

1994 ஏப்ரல் 7]

இணைப்பு I

(603 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

I. போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம் பற்றிய சுருக்கமான விளக்கம்

போக்குவரத்து என்ற சொல், பொதுவாக ஆட்கள், சரக்குகள் மற்றும் இயக்கப் பணிகள் ஆகியவற்றை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்கு கொண்டு செல்வதென்பதைக் குறிக்கும். உண்மையிலே, போக்குவரத்து விரைவான பொருளாதார வளர்ச்சியை விரிவுபடுத்துவதற்கும் சமுதாய வளர்ச்சியை ஊக்குவிப்பதற்கும் தேவையான அடிப்படை ஆதார வசதி என்பதில் ஐயமேதுமில்லை. இது தவிர, ஒரு பக்கம் தொழில் வளர்ச்சிக்கும், மறுபக்கம் வணிகம் மற்றும் வியாபார வளர்ச்சிக்கும் போக்குவரத்தின் பங்கு மிக முக்கியமானதாகும். சுருங்கக் கூறின் சமுதாயத்தில் சிறப்பானதும் முழுமையானதுமான வாழ்க்கை அமைவதற்கு போக்குவரத்து ஒரு சிறப்பு அம்சமாக விளங்குகிறது.

நிலவழிப் போக்குவரத்து, நீர்வழிப் போக்குவரத்து, ஆகாய வழிப் போக்குவரத்து போன்ற போக்குவரத்து அமைப்புகளில், சாலைப் போக்குவரத்து, இரயில் போக்குவரத்து ஆகிய இரு வகைகளும், தரை வழிப் போக்குவரத்தில் பெரிய அளவில் பயன்படுத்தப்பட்டு 95 விழுக்காடு பயணிகள் மற்றும் சரக்குகள் போக்குவரத்தை மேற்கொள்கின்றன.

மற்ற வகையான போக்குவரத்து முறைகள், அவைகளுக்கிரித்தான பங்கினில் செயல்பட்டு வந்த போதிலும் கூட, எளிதாக கிடைத்து பயன்படும் தன்மை, இயக்குவதில் உள்ள இணக்கத் தன்மை, தனி நபர் தேவைக்கேற்ப செயல்படும் தன்மை, அருகாமையில் கிடைக்கும் தன்மை, நம்பகத் தன்மை ஆகிய சிறப்பு அம்சங்களினால் சாலைப் போக்குவரத்து பெருமளவில் விரும்பி ஏற்கப்படுகிறது. மொத்தத்தில் 80 விழுக்காடு அளவு பயணிகள் போக்குவரத்தையும் 60 விழுக்காடு அளவு சரக்குகள் இயக்கத்தையும் சாலைப் போக்குவரத்தே ஏற்றுச் செய்கிறது என்பதிலிருந்து அதன் முக்கியத்துவத்தை அறியலாம். எனவே, இத்துறை சம்பந்தப்பட்ட மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்து சாலைப் போக்குவரத்தில் உரிய முறையில் முக்கியமான இடத்தை வகிக்கிறது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

முதன் முதலில் மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்து, 1914ம் ஆண்டின் இந்திய மோட்டார் வண்டி சட்டத்தின் கீழ் முறைப்படுத்தப்பட்டது. அச்சட்டத்தின் வரம்பு மிகவும் குறுகியதாகவேயிருந்தது. மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை பெருமளவில் அதிகரித்ததாலும், மக்கள் தொகை பெருகியதாலும், பொது மக்களின் பாதுகாப்பு, தேவை இவற்றிற்கேற்ப மோட்டார் வண்டிச் சம்பந்தப்பட்ட வரைமுறைகளை, ஒருங்கிணைத்து அமைக்க வேண்டியது அவசியமாயிற்று.

இதன் அடிப்படையில், 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம், ஐம்பது ஆண்டுகள் நடைமுறையில் இருந்தது. பின்னர், மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை மிக பெருமளவில் அதிகரித்துள்ளது. புதியவடிவமைப்புக்கு பொருத்தமான, பல்வேறு வகையான மோட்டார் வண்டிகள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. சுற்றுப்புறச் சூழல் மாசுபடுகிறது, ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குவதில் கடுமையான கட்டுப்பாட்டின் அவசியம் ஏற்பட்டுள்ளது. இது போன்ற பல்வேறு காரணங்களால் தற்போதைய நிலைமைக்கேற்ப, புதிய சட்டம் தேவைப்பட்டது. ஆகவே 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் இயற்றப்பட்டு, அது 1-7-1989 முதல் நடைமுறையில் இருந்து வருகிறது.

II. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்தின் முக்கிய பங்கு.

தமிழகத்தில் மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்து மிகவும் முக்கியமான இடத்தை வகிக்கின்றது. மகாராஷ்டிர மாநிலத்திற்கு அடுத்தபடி, மிக அதிக அளவிலான எண்ணிக்கையில் சரக்குவண்டிகள் தமிழகத்தில் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. தற்போது நம் மாநிலத்தில் 21 இலட்சம் மோட்டார் வண்டிகள் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. 18 இலட்சம் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. இம் மாநிலத்தில், மிகப் பெரும் அளவில் பயணிகள் சாலைப் போக்குவரத்தை பயன்படுத்துகின்றனர். தமிழ் நாட்டில் மொத்த மக்கள் தொகையான 5.56 கோடியில் மூன்றில் இரண்டு பகுதிக்கு மேற்பட்டோர் 17,275 கிராமங்களில் வாழ்கின்றனர். சற்று குறிப்பாகச் சொல்லும்பொழுது, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மட்டும் நாளொன்றிற்கு 150 லட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன.

தமிழகத்தின் நில அமைப்பு அமைந்துள்ள விதம், தரை வழிப் போக்குவரத்தையே அநேகமாக முழுவதும் சார்ந்திருக்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

III. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் நிருவாகம்

அ. போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகளும் நோக்கங்களும்

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் அதன் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகளில் கூறப்பட்டுள்ளவாறு சாலைப் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்த சட்ட விதிமுறைகளை முக்கியமாகச் செயல்படுத்துவது போக்குவரத்துத் துறையின் முதன்மைப் பணியாகும். 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் வரி வசூல் செய்யும் பணி இத்துறையின் நேரடிப் பொறுப்பில் உள்ளது. மோட்டார் வண்டிகளை பதிவு செய்தல், அவற்றைக் கட்டுப்படுத்துதல், வாகனக் காப்பீடு செய்தல், மேலும் சாலைப் பாதுகாப்பு, மாகக் கட்டுப்பாடு ஆகியவற்றை உறுதி செய்யத் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்தல் போன்றவற்றை மேற்கொள்ள வழிமுறைகளை வகுத்துக் கொடுப்பதால், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், ஒழுங்குபடுத்தும் அடிப்படைத் தன்மை வாய்ந்தது. இத்துறையின் பல்வகைப்பட்ட பணிகள் கீழே சுருக்கமாகப் பட்டியலிட்டுத் தரப்பட்டுள்ளன:-

1. வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல்.
2. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு உரிமம் வழங்குதல்.
3. அனைத்து போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு தகுதிச் சான்று வழங்குதல்.
4. ஓட்டுநர் உரிமம் மற்றும் நடத்துநர் உரிமம் வழங்குதல்.
5. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின் விதிகள் மீறப்பட்டுள்ளனவா என்பதை அறிய வண்டிகளைச் சோதனை செய்தல்.
6. விபத்துக்களில் சம்பந்தப்பட்ட வண்டிகளைப் பார்வையிடுதல்.
7. மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தங்களுக்கு ஏற்பாடு செய்தல்.
8. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரி மற்றும் கட்டணங்களை வசூல் செய்தல்.
9. முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு உதவித் தொகையளித்தல்.
10. சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் முதலியன.

[1994 ஏப்ரல் 7]

ஆ. அமைப்பு முறையும் நிருவாகமும்

இத்துறை, மூத்த இ.ஆ.ப. நிலையிலுள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளர் அவர்களை தலைவராகக் கொண்டு அவருக்கு உறுதுணையாக தலைமையகத்தில் இரண்டு இணைப்போக்குவரத்து ஆணையர்கள், நான்கு துணைப்போக்குவரத்து ஆணையர்கள், மூன்று உதவிச்செயலாளர்கள், ஒரு உதவிப்பொறியாளர், ஒரு தலைமைக்கணக்கு அலுவலர், ஒரு கணக்கு அலுவலர், ஒரு புள்ளியல் உதவி இயக்குநர் மற்றும் ஒரு சிஸ்டம் அனலிஸ்ட் (கணிப்பொறி) ஆகியோரைக் கொண்டு இயங்கி வருகிறது. இப்போக்குவரத்து ஆணையாளர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். புவியியல் ரீதியாக, இம்மாநிலம் மண்டலங்களாகவும், வட்டாரங்களாகவும், பகுதிகளாகவும் பிரிக்கப்பட்டு, அவை முறையே துணைப்போக்குவரத்து ஆணையாளர்கள், வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலர்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களைக் கொண்டு நிர்வகிக்கப்படுகின்றன.

வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலர்கள் வட்டாரப்போக்குவரத்து அதிகாரியான மாவட்ட ஆட்சித்தலைவருக்கு செயலாளர்களாகவும் செயல்பட்டு வருகின்றனர். இது தவிர, உயர்நீதிமன்ற வளாகத்தில் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டுத் தீர்ப்பாயம் ஒன்று, மாவட்ட நீதிபதி ஒருவரை தலைவராகக் கொண்டு, மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி மற்றும் வட்டாரப்போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் ஆணைகளுக்கெதிராகத் தாக்கல் செய்யப்படும் மேல் முறையீடுகள் மற்றும் சீராய்வு மனுக்கள் ஆகியவைகளை விசாரிக்கின்றது.

இத்துறையின் நிர்வாக அமைப்பு பற்றிய விவரங்கள் சுருக்கமாக பிற்சேர்க்கை 1-ல் உள்ள வரைபடத்தில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

தற்போது இம்மாநிலத்தில் 6 மண்டலங்கள், 34-வட்டாரங்கள், 30 பகுதி அலுவலகங்கள் மற்றும் 15 சோதனைச்சாவடிகள் உள்ளன. இந்த சோதனைச்சாவடிகள் மாநிலங்களிடையே இயங்கும் போக்குவரத்து வாகனங்களை சோதனை செய்து அவைகளின் உரிமம் மற்றும் வரி

1994 ஏப்ரல் 7]

செலுத்தப்பட்ட விவரங்களைக் கண்காணிக்கின்றன. வாகன உரிமையாளர் மற்றும் பொதுமக்களுக்கு அவர்கள் இருப்பிடத்தினருகிலேயே சிறந்த சேவையை வழங்கும் நோக்கத்துடன் புதிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மற்றும் பகுதி அலுவலகங்கள் அவ்வப்போது ஏற்படுத்தப்படுகின்றன.

போக்குவரத்து வாகனங்கள், மாநில போக்குவரத்து அதிகாரி, மற்றும் வட்டாரப்போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் உரிமம் வழங்கும் முறை மூலம் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. மொத்தம் உள்ள வாகனங்களில், மூன்றில் ஒருங்கு சென்னை நகரத்தில் மட்டும் பதிவு செய்யப்படுகின்றன. சென்னை நகருக்கு அடுத்தப்பட்டியாக பெரிய மாவட்டங்களான கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் மற்றும் மதுரையில் அதிக எண்ணிக்கையில் வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன.

இவற்றுடன் சென்னை நகரத்துடன் சேர்த்து பதிவு செய்யப்பட்டுள்ள வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மொத்தத்தில் பாதியாகும்.

(இ) தமிழ் நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளில் ஈடுபட்டுள்ள பல்வேறு வண்டிகள், அவற்றின் வளர்ச்சி

தமிழ்நாட்டில் சாலைகளில் பல்வேறு வகைப்பட்ட வண்டிகளின் போக்குவரத்து உள்ளது. அவை மிக அதிக அளவிலும், கணிசமாகவும் பெருகியுள்ளன. கடந்த காலத்தில் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை தொடர்ந்து பெருகிக்கொண்டே வருகிறது. இதன் வளர்ச்சி விகிதம் கடந்த ஆண்டுகளில் அதிவேகமாக உயர்ந்துள்ளது. நாட்டின் மக்கள் தொகையில் தமிழகத்தின் மக்கள்தொகை 6.6 சதவிகிதம். ஆனால் நாட்டிலுள்ள வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையில் தமிழகத்திலுள்ள வண்டிகள் 7.4 சதவிகிதம் ஆகும். கடந்த பத்து ஆண்டுகளில் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை ஏறக்குறைய 5 மடங்கு அதாவது 4.1 லட்சத்திலிருந்து 21 லட்சம் என்ற அளவிற்கு பெருகியுள்ளது. அதில் போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகள் 86 சதவிகிதம் ஆகும். வண்டிகளின் எண்ணிக்கை விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

[1994 ஏப்ரல் 7]

ஆண்டு	போக்குவரத்து	போக்குவரத்து அல்லாதவை	மொத்தம்
(1)	(2)	(3)	(4)
1983	95,503	3,13,089	4,08,592
1984	1,03,984	3,77,339	4,81,323
1985	1,18,896	4,21,321	5,40,217
1986	1,32,643	5,25,828	6,58,471
1987	1,46,705	6,94,380	8,41,085
1988	1,60,639	8,44,601	10,05,240
1989	1,86,525	9,62,359	11,48,884
1990	1,95,392	12,16,029	14,11,421
1991	2,08,391	13,30,352	15,38,743
1992	2,21,673	15,03,127	17,24,800
1993	2,38,990	16,82,450	19,21,440
1-1-94-ன் படி	2,53,058	18,31,844	20,84,902
வளர்ச்சி விகிதம்	9.6%	18.3%	16.7%

(1) பயணிப் பேருந்துகள்:

நம் மாநிலத்தில் உள்ள தொலைதூரப்பகுதிகள், மலைப்பாங்கான பகுதிகள் உள்ளிட்ட அனைத்து இடங்களிலும் பொதுமக்களுக்கு வேண்டிய பேருந்து வசதிகள் செய்து தருவதில் அரசு பெரிதும் அக்கறை கொண்டுள்ளது. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையினை அதிகரிக்கவும், புதிய வழித்தடங்களை ஏற்படுத்துவதிலும் இவ்வரசு சிறப்பாக நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றது.

நடப்பாண்டில் 125 கிராமங்களிலுள்ள சுமார் 1 லட்சம் மக்களின் தேவைக்கேற்ப 70 புதிய வழித்தடங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

1994 ஏப்ரல் 7]

சரியான சாலைவசதி இல்லாததினால் வழக்கமான பேருந்துகள் செல்ல இயலாத தொலைதூர சிறிய கிராமங்களிலுள்ள மக்களின் வசதிக்காக சிறியபேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. இச்சிறிய பேருந்துகளுக்கு வரிச்சலுகை தரப்படுகிறது. (காலாண்டிற்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 40 வரியும் ரூ. 10 கூடுதல் வரியும் மட்டுமே வரி வசூலிக்கப்படுகிறது).

மலைப்பாங்கான பகுதிகளிலுள்ள மக்களுக்காக 3/4 என்ற விகிதத்தில் வரிச்சலுகை தரப்பட்டு ஈப்பு வாகனம் இயக்கப்படுகிறது. கிராம மக்கள் தம் சரக்குகளை சந்தைக்கு எடுத்துச்சென்று திரும்பவும் கிராமப்பகுதிகளில் பயணிகள் மற்றும் சரக்கு வாகனங்களும் அரசு போக்குவரத்து கழகங்களால் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. இந்த வண்டிகளுக்கும் காலாண்டிற்கு இருக்கை ஒன்றிற்கு சலுகை முறையாக ரூ. 50 மட்டுமே வசூலிக்கப்படுகின்றது.

சிறப்பு இனங்களின் கீழ் இயக்கப்படும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:-

சிறிய பேருந்துகள்	63
ஈப்பு பேருந்துகள்	2
சரக்கு மற்றும் பயணிகள் பேருந்துகள்	37

நம் மாநிலத்தில் தற்போது 20,171 பயணிப்பேருந்துகள் உள்ளன. அவற்றுள் 14,642 பேருந்துகள் அரசுப்போக்குவரத்து நிறுவனங்களைச் சார்ந்ததாகும். மீதமுள்ள பேருந்துகள் தனியாருக்குச் சொந்தமானவை.

மக்களுக்கு சேவை செய்தல் என்பதை மட்டுமே கருத்தில் கொண்டு இலாப நட்டங்களைக் கருத்திற்கொள்ளாமல் மக்களின் தேவைக்கேற்ப பேருந்துகளை இயக்குவதில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெரும் பங்காற்றுகின்றன.

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மேலான நிர்வாக வசதியின் பொருட்டும் பொதுமக்களின் பயண வசதியின் பொருட்டும் சமீபத்தில் அரசால் மேலும் மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதாவது புரட்சித்தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக்கழகம், மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை துவக்கப்பட்டுள்ளன. தற்போது மாநிலத்தின் போக்குவரத்து கழகங்களின் எண்ணிக்கை மொத்தம் 19 ஆகும். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு புரட்சித் தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகம்

[1994 ஏப்ரல் 7]

துவங்கப்பட்டுள்ளது. மாநிலங்களுக்கிடையேயுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதல் கட்டணமின்றி வெகுதூரம் செல்லும் பயணிகளின் வசதிக்காகவே இப்போக்குவரத்துக் கழகம் துவங்கப்பட்டுள்ளது.

பயணிப்பேருந்துக் கட்டணங்களை அரசு அவ்வப்போது நிர்ணயம் செய்து வருகிறது. 1991 ஆம் ஆண்டில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட பயணிப் பேருந்துக் கட்டண விகிதங்கள் அண்மைக்காலம் வரை மாற்றப்படாமலே இருந்து வந்தன. ஆனால், எண்ணெய் மற்றும் பெட்ரோலியம் பொருட்களின் விலைகளோ இருமுறை பெருமளவில் அதிகரித்து விட்டன. அதைப் போலவே, உதிரிப்பாகங்கள் மற்றும் துணைப்பொருட்களின் விலைகளும் அதிகரித்து விட்டன. அதன் விளைவாக, பேருந்துப் போக்குவரத்தின் இயக்கச் செலவுகளும் கூடிவிட்டன. அதனால், பயணக் கட்டணங்களை மாற்ற வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்பட்டது. 1993 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் 1 ஆம் தேதி முதல் பயணக் கட்டண விகிதங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. இப்பயணக்கட்டணங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்ட பிறகுங்கூட தமிழ்நாட்டில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட பயணக்கட்டணங்கள் நாட்டிலேயே மிகவும் குறைந்த அளவாக இருந்து வருகிறது. தற்பொழுது நிலவும் பயணக்கட்டண விகிதங்கள் இணைப்பு-II-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

2. சரக்கு வண்டிகள்:

சரக்குப் போக்குவரத்துக்களின் வசதி, ஒருபுறம் தொழில் மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் மறுபுறம் தொழிற்சாலைகள் வளர்ச்சிக்கும் அச்சாணியாக அமைந்திருக்கிறது. இறுதியில் இந்தப் போக்குவரத்து வசதி மாநிலத்தின் பொருளாதாரத்துக்கும் அச்சாணியாக அமைந்திருக்கிறது. இக்கருத்தை மனதில் கொண்டே மாநிலம் முழுவதும் செல்வதற்கு சரக்கு வண்டிகளுக்கு எந்தக்கட்டுப்பாடும் இன்றி உரிமங்கள் வழங்கப்படுகின்றன.

நாடு முழுவதும் சரக்குப் போக்குவரத்து தங்குத் தடையின்றி நடைபெறுவதற்கு ஏதுவாக சொந்த மாநிலம் தவிர, குறைந்தபட்சம் மூன்று மாநிலங்களில் ஓடுவதற்கு சரக்கு வண்டிகளுக்கு தேசிய உரிமங்கள் வழங்கப்படுகின்றன. தற்பொழுது ஓடும் 1,10,171 சரக்கு வண்டிகளில் 16,398 சரக்கு வண்டிகள் தேசிய உரிமங்களுடன் ஓடுகின்றன. கடந்த ஒரு வருடத்தில் இதன் வளர்ச்சி 3.7 சதவீதமாகப் பதிவாகியிருக்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

3. ஒப்பந்த வண்டிகள்:**(i) ஆம்னிப் பேருந்துகள்:**

ஆம்னிப் பேருந்துகளுக்கு ஒப்பந்தப் பேருந்து உரிமங்கள் குறிப்பிட்ட நோக்கங்களுக்காக வழங்கப்படுகின்றன. 31-12-1993 அன்று நிலவரப்படி 218 ஆம்னிப் பேருந்துகள் மாநில உரிமங்களுடனும், 45 ஆம்னிப் பேருந்துகள் அகில இந்திய உரிமங்களுடனும் ஒடுகின்றன.

(ii) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மோட்டார் கேப்) மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மேக்சி கேப்):

வாடகை மோட்டார் வண்டிகளில் 5+1 இருக்கை வசதிகளும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகளில் 12+1 இருக்கை வசதிகளும் உள்ளன. இவ்விரு வகையான வண்டிகளில், இரண்டாவதாக குறிப்பிட்ட வகையான வண்டி (மேக்ஸி கேப்) சுற்றுலாப் பயணிகளால் மிகவும் விரும்பப்படுகின்றது. ஏனெனில், இவ்வண்டி தனியொரு குடும்பத்தின் தேவைக்கு ஏற்றாற் போல் அமைந்திருக்கிறது. இவ்வகையான வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 31-12-1993 நிலவரப்படி கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

1. மாநில உரிமம் பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	17,082
2. அகில இந்திய உரிமம் பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	1,498
3. நகரங்களிலும், மாநகரங்களிலும் ஓடும் வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	1,638
4. மாநில உரிமம் பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	8,353
5. அகில இந்திய உரிமம் பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்	384

(iii) ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்:

ஆட்டோரிக்ஷா மூன்று நபர்கள் வரை ஏற்றிச் செல்லக் கூடிய போக்குவரத்துச் சாதனம் ஆகும். கார், பேருந்து ஆகிய இரண்டிற்கும்

நடுவே ஒன்றை நாடுவோருக்கு, ஆட்டோரிக்ஷா சிறந்த ஒரு போக்குவரத்துச் சாதனமாகத் திகழ்கிறது. ஆட்டோரிக்ஷாக்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதற்கு இருந்த தடை நீக்கப்பட்டதின் விளைவாகவும், அவற்றிற்குத்

[1994 ஏப்ரல் 7]

தாராளமாக உரிமங்கள் வழங்குவதாலும், இவ்வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அண்மைக் காலமாக வெகுவாகப் பெருகியுள்ளது. சென்னை மாநகரத்தில் ஆட்டோரிக்கஷாவை ஓட்டுவதற்குச் சரியான உரிமம் உடையவர் எவராயினும் தற்பொழுது ஆட்டோ உரிமம் பெற முடியும். நிதி நிறுவனங்கள் மூலமாகக் கிடைக்கக் கூடிய கடன் வசதியும் கூட இவ்வண்டிகளின் பெருக்கத்திற்கு காரணமாகும். இதனால், கடந்த பத்தாண்டுகளில் ஆட்டோரிக்கஷாக்களின் எண்ணிக்கை நான்கு மடங்காக உயர்ந்துள்ளது. 1983 ஆம் ஆண்டு இவ்வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 12,154 ஆகும். 1993 உடன் முடிவடைந்த பத்தாண்டு காலத்தில் இவ்வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 48,756 ஆக உயர்ந்திருப்பதைக் காண்கிறோம். (1992-ல் இதற்கு இணையான இலக்கமோ 43,695 ஆக இருந்தது) ஆட்டோ-ரிக்கஷா, டாக்சிகள் ஆகியவற்றின் கட்டண விகிதங்கள் 1993 ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. கட்டண விவரங்கள் இணைப்பு III-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

4. தனிவகையான வண்டிகள்:

மூன்று வகையான முக்கிய மோட்டார் வண்டிகளைத் தவிர இரு வேறு வகையான மோட்டார் வண்டிகளும் உள்ளன. இவற்றில் ஒன்று தனியார் பணி வண்டிகள். அவை, வண்டிச் சொந்தக்காரர்/ கம்பெனிகள் தத்தம் ஆட்களையோ பணியாளர்களையோ ஓரிடத்திலிருந்து வேறிடத்திற்கு அழைத்துச் செல்ல பயன்படுகின்றன. மேலும், அவை வாடகைக்கு விடப்படாமல் தொழில் அல்லது வணிகத்திற்கு மட்டும் முழுவதுமாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. மற்றொன்று பல்வேறு கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகள். அவை மாணவர்களையும் பணியாளர்களையும் ஏற்றிச் செல்லப் பயன்படுகின்றன. 31-12-1993 அன்று நிலவரப்படி இத்தகைய வண்டிகளின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:-

- | | |
|--|----------|
| (1) தனியார் பணி வண்டிகள் | .. 1,008 |
| (2) கல்வி நிறுவனங்களுக்கு சொந்தமான பேருந்துகள்.. | 1,290 |

IV. மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்கள்:

ஒருமுனை வரி அல்லது பரிமாற்ற அடிப்படையில் சலுகை வரி மூலமாக அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையே தடையின்றிப் போக்குவரத்து வசதியினை ஏற்படுத்துவதற்கு மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. இந்த ஏற்பாடு, ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்பட்ட இரண்டு மாநிலங்களிடையே குறிப்பிட்ட அளவிலான

1994 ஏப்ரல் 7]

சரக்கு வண்டிகள், பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் தங்கு தடையின்றி சென்று வர வழி வகுக்கிறது. தமிழ்நாடு, ஆந்திரம், கருநாடகம், கேரளம், பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறது. மாநிலங்களிடையே செய்து கொண்ட ஒப்பந்தங்களின் அடிப்படையில், சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் விவரங்கள் பின்வருமாறு:-

	சரக்கு வண்டிகள்		ஒப்பந்த வண்டிகள்	
	பொது வண்டிகள்	தனியார் வண்டிகள்	சுற்றுலா வாடகை சீருந்து	வாடகை மோட்டார் வண்டி
தமிழ்நாடு-ஆந்திர பிரதேசம்	5,250	150	50	100
ஆந்திரப் பிரதேசம் - தமிழ்நாடு	5,250	150	50	100
தமிழ்நாடு-கருநாடகம்	3,000	150	100	200
கருநாடகம்-தமிழ்நாடு	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு-கேரளம்	2,500	200	350	500
கேரளம்-தமிழ்நாடு	2,500	200	350	500
தமிழ்நாடு-பாண்டிச்சேரி	3,000	வரம்பு	வரம்பு	வரம்பு
		ஏது மில்லை.	ஏது மில்லை	ஏது மில்லை
பாண்டிச்சேரி-தமிழ்நாடு	300	"	"	"

மேற்குறிப்பிட்ட ஒப்பந்தங்கள் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பு செய்து கொள்ளப்பட்டவை. தற்போதைய நிலைக்கேற்ப இந்த ஒப்பந்தங்களைச் சீராய்வு செய்ய வேண்டியுள்ளது. செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்களுக்கு மாறாக பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையிலோ பயண தூரத்திலோ மீறல்கள் செய்யப்படுவதால் அடிக்கடி பிரச்சினைகள் எழுகின்றன. இந்தப் பிரச்சினையை மாநிலங்களுக்கிடையே கூடி விவாதித்துத் தீர்க்கப்பட வேண்டியுள்ளது.

பாண்டிச்சேரி மாநிலத்துடன் செய்து கொண்ட ஒப்பந்தத்தின்படி, பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் ஒத்துக் கொள்ளப்பட்ட விகிதாசாரம் 4:1 ஆகும். ஆனால் பாண்டிச்சேரி மாநிலம், அதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட விகிதாசாரத்தை விட அதிகமாக உரிமங்கள் வழங்கியுள்ளது. பாண்டிச்சேரி

[1994 ஏப்ரல் 7]

எடுத்துக் கொண்ட கூடுதலான வழித்தடங்களை ஒரு குறிப்பிட்ட அளவில் முடக்கவேண்டுமென உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. எனினும், இதன் பிறகு மாநிலங்களுக்கிடையே வழங்கப்படும் உரிமங்கள் விதிதாசாரம் 4:1 என்ற அளவுக்கு கட்டாயமாகப் பின்பற்றப்பட வேண்டும்.

ஆந்திரப் பிரதேசத்தைப் பொருத்தவரையில், எடுத்துக் கொண்ட முயற்சியின் பலனாக மகிழ்ச்சியூட்டும் விளைவுகள் நிகழ்ந்துள்ளன. 1981 ஆம் ஆண்டில் வெளியிடப்பட்ட வரைவு துணை ஒப்பந்தம் நீண்ட காலமாக உறுதி செய்யப்படாமல் இருந்தது. 1981 ஆம் ஆண்டில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை, 1993 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதத்தில் உறுதி செய்யப்பட்டது. 6.12.93-ல் சென்னையில் இரு மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்களுக்கிடையே, தமிழ்நாடு, ஆந்திர பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையேயான மூன்றாவது ஒப்பந்தம் பற்றிய செயற் குறிப்பு விவாதிக்கப்பட்டது. புதிய வழித்தடங்கள், வழித்தடங்களை மாற்றுதல், வழித்தடங்களை அதிகரித்தல், பொது வண்டிகள், தனியார் வண்டிகள் ஆகியவற்றின் ஒதுக்கீடுகளை ஒன்று சேர்த்தல், ஒருமுனை வரியில் தனியார் பணி வண்டிகளை அறிமுகப்படுத்துதல், சாதாரண வாடகை வண்டிகள் மற்றும் சுற்றுலா வாடகை வண்டிகள் ஆகியவற்றின் எண்ணிக்கையினை அதிகரித்தல் போன்றவைகள் அவ்விவாதத்தில் இடம் பெற்றன. இவற்றின் மீது தொடர் நடவடிக்கைகள் விரைவு படுத்தப்படும்.

1975 ஆம் ஆண்டில் செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தத்திற்கு மாறுபட்டு சமதூரப் பயணத்திற்குப் பதிலாக சமபேருந்து எண்ணிக்கை வேண்டும் என முதலில் கர்நாடக மாநிலம் விருப்பம் தெரிவித்தது. அதிகாரிகள் மட்டத்தில் பலமுறை பேச்சுவார்த்தை நடத்தப்பட்ட பின்னர் அம்மாநிலம் சமதூரம் அடிப்படைக்கு கொள்கை அளவில் இசைவு தந்துள்ளது.

கேரளாவைப் பொருத்த வரையில், 1989 ஆம் ஆண்டு ஜனவரியில் வெளியிடப்பட்ட துணை ஒப்பந்த வரைவு, இரு மாநில அமைச்சர்கள் அளவில், நடைபெற்ற பேச்சு வார்த்தைக்குப் பிறகு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. இதற்கான வரைவு ஒப்பந்தம் உறுதி செய்யப்பட இருக்கிறது.

V. நாட்டுடைமையாக்கல்:

நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை 1947 ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வரப்பட்டது. உரிமதாரர்கள் தொடர்ந்த வழக்குகளின் காரணமாக இத்திட்டம் நிறைவேறுவது வெகுவாக தாமதப்படுத்தப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கும் செயலை விரைவுபடுத்த வேண்டி 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருந்த தனியார் உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், தமிழ் நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள்

1994 ஏப்ரல் 7]

பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் கையகப்படுத்தப் பட்டன. இது தவிர, அனைத்து பயணிப் பேருந்துகளையும் 5 ஆண்டுகளுக்குள் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையினை அரசு 1972-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அறிவித்தது. இதனை நிறைவேற்றும் நோக்கத்துடன் தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்-ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. தமிழ் நாட்டிலுள்ள அனைத்து பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றை கையகப்படுத்த இச்சட்டம் வழிவகை செய்கிறது. பிறகு, தமிழ் நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 17/1984) கொண்டு வரப்பட்டது. இச்சட்டம் ஐந்து அல்லது அதற்குக் குறைவாகப் பயணிப் பேருந்துகளை வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்களுக்கு விலக்கு அளித்துள்ளது.

1976-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையில் சில மாற்றங்கள் கொண்டுவரப்பட்டதின் விளைவாக பொதுமக்கள் நலன் கருதி நெடுங்காலமாக குறைந்த எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை இயக்கி வரும் சிறு உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து இயக்க அனுமதிக்கப் பட்டனர். இந்நிலையில் ஏற்கனவே அனுமதி பெற்றுள்ள குறிப்பிட்ட உரிமையாளர்கள் தவிர பிற உரிமையாளர்கள் தங்கள் பேருந்துகளை அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட வழித்தடங்களிலோ அல்லது அவைகளைப் பாதிக்கும் விதத்தில் இணைந்தோ இயக்க இயலாது என்று 1987-ஆம் ஆண்டில் தலைமை நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பின் காரணமாக பெரும்பாலான உரிமையாளர்கள் தங்களின் பேருந்துகளை இயக்க இயலாத நிலை ஏற்பட்டது. தனியார் பேருந்துகள் அனைத்தையும் கையகப்படுத்த அரசிடம் நிதி வசதி இல்லாத காரணத்தினால் அவற்றை தனியார் தொடர்ந்து இயக்க தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்டத்தை அரசு கொண்டுவந்தது. இச்சட்ட முன்வடிவு 13.11.1987 அன்று நிறைவேற்றப்பட்டு, குடியரசுத் தலைவரின் ஒப்புதலைப் பெறுவதற்காக மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டது. புதிய உரிமையாளர்களுக்கு உரிமம் வழங்கவும், வரைவு திட்டம் மற்றும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட திட்டங்களின் கீழ்வரும் வழித்தடங்களில் செயல்பட்டு வரும் சிறு உரிமையாளர்கள் தங்கள் உரிமங்களை புதுப்பிக்கவும், அனுமதி நிபந்தனைகளை மாற்றி அமைக்கவும் இச்சட்ட முன்வடிவு வகை செய்தது. இச்சட்ட முன் வடிவுக்கு 1989-ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெறப்பட்ட சமயத்தில் மாநிலத்தில் புதிய அரசு பதவி ஏற்றது. அப்போது இருந்த அரசு தனது நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு அச்சட்டம் முரணானது எனக். கருதியதால்

[1994 ஏப்ரல் 7]

அதை வெளியிட வேண்டாமென முடிவு செய்தது. எனவே அப்போதிருந்த அரசு ஒரு அவசர சட்டம் மூலம், குடியரசு தலைவரின் இசைவு பெற்ற மேற்சொன்ன சட்ட முன் வடிவை இரத்து செய்தது.

1991-ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் மீண்டும் ஆட்சி மாற்றம் ஏற்பட்டு தற்போதைய அரசு ஆட்சி பொறுப்பேற்றது. தற்போதைய நிலைமையைக் கருத்திற் கொண்டும் மாநில போக்குவரத்து கழகங்களின் நலனைப் பாதுகாக்கும் நோக்கத்துடனும் சில மாற்றங்களுடன் 1987-ஆம் ஆண்டில் இருந்த அரசு வகுத்த கொள்கையினை பின்பற்றுவது இந்த அரசின் கொள்கையாகும். பொதுமக்களின் நலன் கருதி, தனிப்பட்ட உரிமையாளர்கள், தற்போது இயக்கிவரும் வழித்தடங்களில் தொடர்ந்து அவர்களே இயக்க அனுமதி வழங்க இந்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அதன்படி கீழ்க்கண்ட தீர்மானங்களுக்கு செயல்வடிவம் கொடுக்க தமிழ்நாடு 1992-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்டம் (சட்ட எண்.41/1992) நிறைவேற்றப்பட்டது:-

1. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட வழித் தடங்களில் தற்போது இயங்கி வரும் தனியார் உரிமையாளர்கள் மட்டும் அதே வழித் தடங்களில் அதே பயணத் தொலைவில் தொடர்ந்து பேருந்து இயக்க அனுமதி அளிக்கப்படலாம்.

2. தனியார் உரிமையாளர்கள் மேற்கூறிய ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட வழித் தடங்களில் மாறுதல் கோரினால், வரையறுக்கப்படும் சில நிபந்தனைகளின்பேரில் அனுமதிக்கலாம்.

3. அப்போதிருந்த அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு பின்பற்றிய கொள்கைப்படியும், தமிழ் நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்டமுன்வடிவில் அடங்கியுள்ளபடியும், ஒரு பயண முனையிலிருந்து மற்றொரு பயணமுனை வரை இயக்கி வருகின்ற தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கி அதற்குப் பதிலாக அவற்றை பகுதி வழித் தடங்களில் இயக்க அனுமதி அளிக்கும் முறை பின்பற்றப்படலாம்.

4. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித் தடங்களில் தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு புதிய அனுமதி அளிக்கத் தேவையில்லை.

VI. வரி விதிப்பு

1. வரி விதித்தல்

தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், அதன் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை செயலுக்கு கொண்டு வந்ததன் மூலம் மோட்டார் வண்டிகள் வரிகளை விதிக்கும் நடைமுறை சீராக்கப்பட்டது.

பேருந்தில் அனுமதிக்கப்படும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை, செய்து கொடுக்கப்படும் வசதிகள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில், பயணப்

1994 ஏப்ரல் 7]

பேருந்துகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுகின்றது. வரி விதிப்பதற்கு பேருந்துகள் ஓடும் தூரம் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்படுவதில்லை. சரக்கு வண்டிகளுக்கு அவற்றில் ஏற்றுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட எடை அளவின் அடிப்படையில் வரி வசூலிக்கப்படுகின்றது. மோட்டார் வண்டிகளுக்கும், போக்குவரத்து அல்லாத நான்கு சக்கர மோட்டார் வண்டிகளுக்கும், வண்டிகளின் எடை அடிப்படையிலும், மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கு அவற்றின் கன பரிமான அடிப்படையிலும், வரி விதிக்கப்படுகின்றது. 1.4.1989 முதல் பதிவு செய்யப்படும் இரண்டு சக்கர மோட்டார் வண்டிகளுக்கு ஆயுட்கால வரி கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. ஒருமுறை ஆயுட்கால வரி செலுத்திய பிறகு, வண்டி உரிமையாளர்கள் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வரி செலுத்த ஆண்டுதோறும் வரத் தேவையில்லை.

இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகு பல்வேறு வண்டிகளுக்கு அறிவித்த வரி விலக்கு, வரி குறைப்பு மற்றும் வரிச்சலுகைகள் தொடர்ந்து அமுலில் உள்ளன. அவை பற்றிய விவரங்கள் பின்வருமாறு:-

(1) 50 சி.சி வரையிலுள்ள இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு முழு வரிவிலக்கு.

(2) மாற்றுப் பேருந்துகளுக்கு வரி விதிப்பதில் 1/4 பங்கு சலுகை.

போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகளுக்கு தற்போது நடைமுறையில் இருந்து வரும் வரி விகித அமைப்பு விவரங்கள் இணைப்பு IV-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

2. வரி வசூலித்தல்

மோட்டார் வண்டி வரி வசூல் செய்வது இத்துறையின் முக்கியப் பணிகளில் ஒன்றாகும். பணம் செலுத்துவதை விரைவு படுத்த முக்கிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு ரொக்கத் தொகை கணக்கிடும் இயந்திரங்கள் (Cash trac machines) வழங்கப் பட்டுள்ளன. மேலும், வரி செலுத்தும் காலங்களில், வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில், நெரிசலைத் தவிர்க்க கூடுதல் கவுண்டர்கள் (Counters) ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகள் மீதான வரியினை வசூலிக்க சென்னை மாநகரத்தில் சில வங்கிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

3. வருவாயும் செலவும்

இத்துறை பெருவாரியான வருவாய் அளிக்கும் துறைகளில் ஒன்றாகும். பெருவாரியான வருவாய் ஆதாரம், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் விதிகளின் கீழ், கட்டணத்துடன் வரிகளாக வசூல் செய்யப்படுகிறது. கடந்த ஆண்டுகளில் ஈட்டப்பட்ட வருமானத்தில் ஒரு நேர்வான உயர்வு இருக்கிறது என்பதை கீழ்க்கொடுக்கப்பட்ட 8 ஆண்டுகளுக்கான புள்ளி விவரத்திலிருந்து அறியலாம்.

ஆண்டு	ரூபாய் (கோடியில்)
(1)	(2)
1987-88	152.49
1988-89	162.49
1989-90	196.00
1990-91	231.66
1991-92	248.18
1992-93	289.00
1993-94 (மதிப்பீடு)	305.00
1994-95 (மதிப்பீடு)	318.00

இத்துறையின் நிர்வாகச் செலவுகள் ரூ. 7.72 கோடிக்குள் அடங்கியுள்ளது. இது கிடைக்கும் வருவாயில் 2.5 சதவீதமாகும்.

VII. சாலைப் பாதுகாப்பும் போக்குவரத்தை மேம்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளும்.

1. சாலைப் பாதுகாப்பு.

சாலை விபத்துக்கள் அடிக்கடி நிகழ்கின்றன. ஒவ்வொரு வருடமும் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை தொடர்ந்து அதிகரித்து வருகிறது. சாலை விபத்துகளில் இறப்பவர்களின் எண்ணிக்கையும் படுகாயம் அடைவோரின் எண்ணிக்கையும் உண்மையிலேயே கவலையளிக்கக் கூடியதாக உள்ளது. பொருளாதார ரீதியாகவும் சமுதாய ரீதியாகவும் ஏற்படக்கூடிய பாதிப்புகளும் இழப்புகளும் மேலும் கவலை தருவதாக உள்ளன. சாலை விபத்துக்களின் விவரங்களும் அவற்றால் நிகழும் பாதிப்புகளின் விவரங்களும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

விபத்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை

	ஆண்டு		
	1991	1992	1993
1. இறந்தவர்கள்	5978	6386	6528
2. படுகாயமடைந்தவர்கள்	3323	3425	3562
3. சிறுகாயமுற்றோர்	16354	17758	17957
4. காயமடையாதோர்	6867	6710	6878
மொத்தம்	32522	34279	34925

1994 ஏப்ரல் 7]

சம்பந்தப்பட்ட நபர்களின் எண்ணிக்கை

	ஆண்டு		
	1991	1992	1993
1. விபத்தில் இறந்தவர்கள்	6406	7090	7349
2. படுகாயமுற்றோர்	4671	5326	5100
3. சிறுகாயமுற்றோர்	24867	26473	27226
மொத்தம்	35944	38889	39675

இந்த விபத்துக்களை ஆராய்ந்தால் சாலை விபத்துகளுக்கு ஓட்டுநர்கள் அதிவேகமாக, பொறுப்பில்லாமல் கவனக் குறைவாக வண்டி ஓட்டுவதே காரணம் என்று தெரிகிறது. அதைத் தவிர, சாலை உபயோகிப்பவர்களின் கவனக் குறைவும் குடிபோதையில் வண்டிகளை ஓட்டுவதும் விபத்துக்களுக்கு காரணமாகும். சரியான முறையில் பராமரிக்காமல் உள்ள சாலைகள், சாலைகளில் காணும் தடைகள், இடர்பாடுகள், வாகன ஓட்டுனர்களின் உடல் மற்றும் உளவியல் ரீதியான நிலைகள், போக்குவரத்து நெரிசல், சுற்றுப்புறச் சூழ்நிலைகள், வாகனங்களில் காணும் இயந்திரக் கோளாறுகள் அதிக அளவில் சுமையேற்றி வரும் வாகனங்கள் போன்ற காரணங்களினாலும் விபத்துக்கள் நிகழக்கூடும்.

அதனால், போக்குவரத்து நிர்வாகத்தைப் பொறுத்தவரை ஒருபுறம் சாலைப் பாதுகாப்பையும் மறுபுறம் சாலை விபத்துக்களைக் கட்டுப்படுத்துவதையும் மனதில் கொள்ள வேண்டும். இந்தப் பிரச்சினைப் பல்வேறு கோணங்களிலிருந்து சமாளிக்கப் படவேண்டும் என்ற கருத்திற்கு மாறுபாடு ஏதும் இல்லை. சாலை விபத்துக்களில் பிரச்சினையைக் குறைக்க வேண்டுமெனில், போக்குவரத்துப் பொறியியல், கல்வி ஆகிய இருவேறு பிரதான கோணங்கள் வாயிலாகவே செயல்படுத்த முடியும், வேறு விதமாகக் கூறவேண்டுமெனில் சாலை வடிவமைப்பு, (Road Geometry) வரையறுக்கப்பட்ட சாலை, சாலையின் அகலம், சாலைச் சந்திப்புகள், சாலைக் குறியீடுகள், வழிகாட்டிக் கம்பங்கள், சைகைக் குறிகள் ஆகியவை செயல்படுத்தப்படவேண்டும். சாலை உபயோகிப்போர் மற்றும் ஓட்டுநர்கள் சாலை விதிமுறைகளை சரியாக செவ்வனே கடைபிடிக்கச் செய்யவேண்டும். தவிர, தண்டனை நடவடிக்கையும் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும். ஓட்டுநர்களுக்குக் கல்வியும் பயிற்சியும் தேவை. சாலை உபயோகிப்போருக்கு சாலை விதிமுறைகளைக் கற்பிக்க வேண்டும்.

(அ) சாலைப் பாதுகாப்புக்குழு

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டப்பிரிவு 215ன்படி, போக்குவரத்து அமைச்சரைத் தலைவராகவும், பல்வேறு துறைகளைச்

[1994 ஏப்ரல் 7]

சார்ந்தவர்களை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு நிறுவப்பட்டது. இக்குழு, சாலைப் பாதுகாப்பைப் பற்றிய பல்வேறு பிரச்சினைகளை ஆய்ந்து, விபத்துக்களை தடுப்பது, நல்லமுறையில் போக்குவரத்து நடைபெறுவதற்கான ஆலோசனை வழங்கும். இக்குழு, 29.6.1993 அன்று கூடி சாலைப் பாதுகாப்பு சம்பந்தப்பட்ட பல்வேறு பிரச்சினைகளைப் பரிசீலித்தது.

(ஆ) சாலைப் பாதுகாப்பு வாரம்

சாலைப் பாதுகாப்பின் அவசியத்தை வலியுறுத்தவும் சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளைக் கடைப்பிடிப்பதற்கும் சாலைப் பாதுகாப்பு வாரவிழா ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஜனவரி மாதம் கொண்டாடப்படுகிறது. 1994 ஆம் ஆண்டு, ஜனவரி மாதம் 3ம் தேதியிலிருந்து 9ஆம் தேதி வரை ஐந்தாவது சாலைப் பாதுகாப்பு வாரம் கொண்டாடப்பட்டது. பாதுகாப்பு விளக்கக் கல்விக் கூட்டங்கள், கருத்தரங்குகள் ஆகியவற்றை நடத்துதல், பாதுகாப்புப் பற்றிய கவர்ச்சி வாசகங்கள் குறித்து விவாதித்தல், அவற்றை விளம்பரப்படுத்துதல், தொலைக்காட்சி மற்றும் அனைத்திந்திய வானொலி மூலம் செய்திகளைக் கொடுத்தல் போன்ற பணிகளில் பல தொண்டு நிறுவனங்கள் ஆர்வத்துடன் ஈடுபட்டன. சென்னையில் ஆட்டோ ஓட்டுநர்களுக்கென சிறிய அளவில் ஒரு பயிற்சியும் நடத்தப் பட்டது. மாவட்டங்கள் அளவில் விழாக்கள் நடத்துவதற்கு ஏற்பாடும் செய்யப்பட்டன.

போக்குவரத்து சீரான முறையில் நடைபெற போக்குவரத்து கட்டுப்பாடு தானியங்கி விளக்குகள் சாலை சந்திப்புகளில் நிறுவப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள சாலைகளின் மத்தியில் பிரிவுத் தடுப்புகள் (Central medians) அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அடிக்கடி விபத்துக்கள் ஏற்படும் பகுதிகளில் எச்சரிக்கைப் பலகைகள் வைக்கப் பட்டுள்ளன. அளவுக்கு மீறிய, அதிக வேகத்தில் செல்லும் வண்டிகளைக் கண்டுபிடிக்க சென்னை மாநகரில் “ஸ்பிடட் ராடர் துப்பாக்கி” என்னும் கருவி பயன்படுத்தப்படுகிறது. “மூச்சுப் பகுப்புக் கருவி” குடிபோதையில் வண்டிகளை ஓட்டும் ஓட்டுநர்களை சோதனை செய்ய பயன்படுத்தப் படுகிறது. ஓட்டுநர்கள் இழைக்கும் போக்குவரத்துச் சட்ட மீறல்கள்—முறைகேடுகளைத் தடுக்க தலத்திலேயே அபராதம் விதிக்கும் முறை சென்னை நகரில். தொடர்ந்து நடைமுறையில் இருந்து வருகிறது. போக்குவரத்து விதிமுறைகளைக் கடைப்பிடிக்கும் உணர்வினை பொது மக்களுக்கு ஏற்படுத்த தொண்டு நிறுவனங்களின் உதவியுடன் தக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

2. போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு

நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் ஊரகப் பணிகள் துறையின் கீழ் போக்குவரத்துப் பொறியியல் மற்றும் நிர்வாகக் குழு மாநில முழுவதும் போக்குவரத்து வளர்ச்சிப் பணிகள் குறித்து ஆலோசனைகள் வழங்குவதில் ஈடுபட்டு வருகின்றன. இப்பிரிவில், இரண்டு போக்குவரத்துப் பொறியியல் கோட்டங்கள் உள்ளன. ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் உள்ளது. மாநிலத்தில் உள்ள நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தமிழ்நாடு நகர புறப்பகுதி வளர்ச்சிக் கோட்டங்கள் ஆகியவற்றிற்குப் போக்குவரத்து மேம்பாடு குறித்து கருத்து தெரிவிப்பது, போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு செயற்குறிப்புகள் வழங்குவது, போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் காவல்துறை அலுவலகங்களுக்குத் தொழில் நுட்ப ஆலோசனைகள் வழங்குவது ஆகிய பணிகள் இக்குழுவிடம் உள்ளன. இவ்வமைப்பு 1993 ஆம் ஆண்டில் சாலை சந்திப்பு மேம்பாடுகள் குறித்தும், விபத்துக்கள் நிகழக்கூடிய இடங்கள் குறித்தும் ஆராய்ந்து 115 அறிக்கைகளை தயார் செய்துள்ளது.

3. சென்னை மாநகரில் சாலைப் போக்குவரத்து முன்னேற்றங்கள்

சென்னை மாநகரில் கடந்த இருபதாண்டுகளில் வண்டிகளின் போக்குவரத்து வளர்ச்சி ஏறக்குறைய பத்து மடங்காகப் பெருகி உள்ளது. இதன் காரணமாக போக்குவரத்து இயல்பாகவும் எளிதாகவும் நடைபெறுவது தடை பெற்றுள்ளது. அதனால் நெருக்கடியும் இடர்பாடும் ஏற்பட்டுள்ளன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமும், டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகமும் 2400 பேருந்துகளை 500 வழித் தடங்களில் தினமும் இயக்குகின்றன. இவற்றில் நாளொன்றுக்கு 36 இலட்சம் மக்கள் பயணம் செய்கின்றனர். அதிகமான அளவிலுள்ள போக்குவரத்தை சமாளிக்கும் பொருட்டு, போக்குவரத்து பிரச்சினைகள் அதிகமாக உள்ள இடங்களைக் கண்டறிய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. வழிகாட்டி விளக்குகள், போக்குவரத்துக் குடைகள், மையத் தடுப்புகள், அடையாளக் குறியீடு பலகைகள், நடைபாதைக் கம்பிகள், ஆகியவற்றை நிறுவுவதல் போன்ற சாலைப் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப் பட்டுள்ளன. இதுவரை 58 சாலைப் போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்குகளும், 112 போக்குவரத்துக் குடைகளும் நிறுவப்பட்டுள்ளன. ரேடார் 'ஓட்டுநர்கள் குடித்திருக்கின்றனரா என்பதை அறியும் கருவி' வேகத்தைக் கண்டுபிடிக்கும் கருவி, பாரந்தூக்கியுடன் மீட்புக் கலன் பொருத்தப்பட்ட வேன்கள் ஆகியவையும் பயன்படுத்தப்பட்டு

வருகின்றன.

மாண்புமிகு முதலமைச்சரின் அரும் முயற்சியின் பேரில் அண்ணா சாலையிலிருந்து அண்ணா சாலையிலுள்ள ஓயிட்ஸ் சாலைச் சந்திப்பு வரையிலான 1.9 கிலோ மீட்டர் தொலைவுக்கு நான்கு வழிப்பாதை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு கொண்டு வரப்பட்ட நான்கு வழிப்பாதை முறை சாலையைப் பயன்படுத்துபவர்கள் ஒழுங்கைப் பின்பற்றத் தூண்டி, அவர்களைக் குறிப்பிட்ட பாதையிலேயே செல்லவைக்கிறது. இம் முறையினால் போக்குவரத்து எளிதாகச் செல்ல முடிவதுடன், பயண வேகமும் அதிகரிக்கிறது. போக்குவரத்து மீறல்கள் குறைவதுடன் எரி பொருள் செலவும் மிச்சமாகிறது. இச் செயல் முறை விளக்கத் திட்டத்தின் பயனைக் கருத்தில் கொண்டு, போக்குவரத்து வழிப் பாதையை அண்ணா சாலையின் மற்ற பகுதிகளுக்கும் நீட்டிப்பது பற்றி பரிசீலனையில் உள்ளது.

4. மாசுக்கட்டுப்பாடு

மோட்டார் வாகனங்களிலிருந்து வெளியேற்றப்படும் புகை மற்றும் ஆவி முதலியவை பெருமளவில் வெளியாகும் மாசுக்கழிவுகளாகும். வெளியேற்றப்படவேண்டிய மாசின் அளவு குறித்து மத்திய அரசு நிர்ணயித்துள்ளது. மோட்டார் வாகனங்கள் வெளியிடும் மாசுக்கழிவினைக் கண்காணிக்கும் பணி மாசுக்கட்டுப்பாடு வாரியத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. மாசுக்கட்டுப்பாடு வாரியம் சரக்கு வாகனங்களைச் சோதனையிட்டு குறைகளைச் சுட்டிக்காட்டி, குறைகள் நிவர்த்தி செய்யப்பட்ட பின் தகுதிச்சான்றிதழ் பெறுவதற்கு அனுப்பி வைக்கிறது. முதல் கட்டமாக, இத்திட்டம் சென்னையில் மட்டுமே நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு அமுலில் உள்ளது. இத்திட்டம் படிப்படியாக மற்றப்பகுதிகளுக்கும் மற்ற வகையான வாகனங்களுக்கும் விரிவுபடுத்தப்படும்.

மாசு ஏற்படாத வாகனங்கள் உற்பத்திச் செய்யவேண்டும். அதுபோன்று புதிய சக்தியினால் இயங்கும் வாகனங்கள் தொழில் நுட்ப ரீதியில் ஏற்படும் மகத்தான புதிய கண்டு பிடிப்புகளால் வணிகமுறையில் செயல்படுத்தக்கூடிய அளவிற்குவரும் நிலையை இந்த அரசு வரவேற்பதுடன், அதுபோன்ற நிலை ஏற்படுவதற்கும், ஊக்குவிப்பதற்கும் நாட்டம் கொண்டுள்ளது.

5. போக்குவரத்தைச் செயற்படுத்துவதில் காவல் துறையினரின் பங்கு

மோட்டார் போக்குவரத்து நிருவாகத்தில் காவல் துறையினரின் பங்கு வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித்துறைகளையும், போக்குவரத்தை முறைபடுத்துவது தொடர்பான சில விதிகளையும் செயற்படுத்துவதே காவல் துறையினரின் முக்கியப்

1994 ஏப்ரல் 7]

பொறுப்பாகும். சென்னை மாநகரில், போக்குவரத்துக்கென தனியே ஒரு காவல் பிரிவு இயங்கி வருகிறது. 43 போக்குவரத்துக் காவல் நிலையங்கள் 6 துணைக் காவல் பிரிவுகளும் உள்ளன.

போக்குவரத்திற்கென மாவட்ட தலை நகரங்களிலும் மற்றும் பெரியநகரங்களிலும் தனியாக காவல் பிரிவுகள் உள்ளன. இவைகள் போக்குவரத்து விதிமுறைகளை அமுல்படுத்துவதுடன், அவற்றை மீறுவோர் மீது நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும் பணியில் ஈடுபட்டுள்ளன. இவ்விதம் மாவட்டங்களில் போக்குவரத்திற்கென தனியாகவுள்ள காவல் நிலையங்களின் எண்ணிக்கை 85. காவல் துறை உதவி ஆய்வாளர்கள் மற்றும் அதற்கு மேற்பட்ட பதவி தரத்திலுமுள்ள அதிகாரிகளுக்கு சட்டங்கள்/விதிகளின் கீழ் வழக்குகளைப் பதிவு செய்ய அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது. தடுப்பு மற்றும் தண்டனை நடவடிக்கைகள் போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில் போக்குவரத்துக் காவல் பிரிவுகளின் பணிகளாகும். தடுப்பு நடவடிக்கையின் கீழ், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிமுறைகளை செயல்படுத்தல், முக்கியமான போக்குவரத்து மையங்களில் சுற்றுக் காவல் புரிதல், பொதுமக்களுக்கு போக்குவரத்து விதிகளை தெரியப்படுத்துதல் ஆகியன போக்குவரத்துக் காவலரின் பணிகளும், அதிகாரங்களும் ஆகும். முக்கிய சாலை சந்திப்புக்கள், விபத்துக்கள் நிகழ வாய்ப்புள்ள இடங்கள், போக்குவரத்து நிறைந்த, குறிப்பாக நெரிசல் நேரங்களில், பள்ளி, கல்லூரிப் பகுதிகள் ஆகிய இடங்களில், போக்குவரத்துக் காவல் துறையினரின் பணி பயன்படுத்தப்படுகிறது. காவல் துறையின் தண்டனை நடவடிக்கை, சாலை விதிகளை மீறி தவறு இழைக்கும் ஓட்டுநர்கள் மீது வழக்குகளைப் பதிவு செய்து தண்டனை பெற்று தருவதாகும். இன்னும் மிக குறிப்பாக கூறுவதாயின், போக்குவரத்து விதிகளை மீறுவோர் மீதும், உரிமம் இல்லாது வாகனம் ஓட்டுவோர் மீதும் வழக்குகள் பதிவு செய்தல், 'டீ' குறியீடு அட்டையில்லாமல் வாகனம் பழகுவோர் மீதும், வரி செலுத்தியதற்கான குறியீட்டு அட்டை இல்லாத வாகன ஓட்டிகள், அதிவேகமாக வாகனம் ஓட்டுவோர் மீதும், வாகனத்தில் அதிக ஆட்கள்/சரக்குகள் ஏற்றுவோர் மீதும், காவல் துறையினரின் எச்சரிக்கைகளை மீறுவோர் மீதும், தவறான பக்கத்தில் வாகனத்தை முந்தி செல்வோர் மீதும், வாகனத்தை காப்பீடு இல்லாது ஓட்டுவோர் மீதும், பேருந்துகளில் படிகளில் நின்று கொண்டு பயணம் செய்வோர் மீதும், கண்முடித்தனமான பொறுப்பற்ற முறையில் வாகனம் ஓட்டுவோர் மீதும், குடிபோதையில் வாகனம் ஓட்டுவோர் மீதும், காற்றழுத்த ஒலிப்பானை இயக்குவோர் மீதும், அதிக அளவில் புகையை வெளியிடும் வாகனத்தை ஓட்டுவோர் மீதும், கண்ணைக் கூசவைக்கும் முன் விளக்குகளை உபயோகிக்கும் வாகன ஓட்டிகள் மீதும், தேவைக்கு குறைவான வெளிச்சம் உள்ள முன் விளக்குகள் உள்ள வாகனங்களை ஓட்டுவோர் மீதும், இவை போன்ற குற்றங்கள் புரிபவர் மீதும் போக்குவரத்துக் காவல் துறையினர் நடவடிக்கை மேற்கொள்கின்றனர்.

[1994 ஏப்ரல் 7]

VIII. மோட்டார் வண்டி விபத்துக்குள்ளானோர்களுக்கு நிவாரணம் :

(ii) விபத்துக்குள்ளானோர்களுக்கு சட்டமுறையிலான நிவாரணம் :

விபத்துக்குள்ளானோர்களுக்கு நிவாரணம் வழங்க, 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தில் விதிமுறைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. மோட்டார் வண்டி விபத்து காரணமாக மரணமடையும் அல்லது நிரந்தரமாக ஏலாமையடையும் நபர்களுக்கு, வண்டியின் உரிமையாளர் இழப்பீடு செய்யவேண்டும். விபத்துக்குட்பட்டவர் மீது தவறு இருந்த போதிலும் கூட, வண்டியின் உரிமையாளர் இழப்பீடு தரும் பொறுப்பை ஏற்க வேண்டும். மேலும், விபத்தில் இறந்தவர்க்கு ரூ. 25,000-ம் நிரந்தர ஏலாமையடைந்தோர்க்கு ரூ. 12,000-ம் இடைக்கால இழப்பீடாக உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றது.

மேலும் அறுதல் நிதி என்பது விபத்து ஏற்படத்தி விட்டு நிற்காமல் ஓடிவிடும் பதிவு எண்களை அறிய முடியாத வண்டிகளால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு வழங்கப்படும் தனியொரு நிவாரணமாகும். இந்த அறுதல் நிதி உதவித் திட்டத்தின் கீழ், இறந்தவர்களின் குடும்பத்திற்கு ரூ. 8,500-ம் படுகாயமுற்றவர்களுக்கு 2,000-ம் வழங்கப்படுகின்றது.

நம் மாநிலத்தில், மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயத்தில், 1990 ஆம் ஆண்டில் 21,014 கேட்பு மனுக்களும், 1991-ஆம் ஆண்டில் 24,189 கேட்பு மனுக்களும், 1992-ஆம் ஆண்டில் 25,997 கேட்பு மனுக்களும் தாக்கல் செய்யப்பட்டன. 1990-ஆம் ஆண்டிலும், 1991-ஆம் ஆண்டிலும், 1992-ஆம் ஆண்டிலும் முறையே ரூ. 58.58 கோடியும் ரூ. 47.30 கோடியும், 56.15 கோடியும் இத்தீர்ப்பாயத்தினால் இழப்பீடாக வழங்கப் பட்டுள்ளது.

தமிழ் நாடு மாநில சட்ட உதவி மற்றும் ஆலோசனை வாரியத்தின் மூலமாக ஏழை மக்களுக்கு சட்ட உதவி அளிக்கப்படுகின்றது. மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயத்தில், இழப்பீடு கோரி மனுக்கள் தாக்கல் செய்து ஏழை மக்களுக்கு உதவி புரிவதே மேற்சொன்ன வாரியத்தின் பணிகளுள் ஒன்றாகும். சட்ட உதவி மூலம் ஏழை மக்கள் தாக்கல் செய்த வழக்குகளும், பெற்ற இழப்பீடு தொகைகளும் கீழ்வருமாறு:-

ஆண்டு	நிதிமன்றத்தில் முடிவு பெற்ற வழக்குகள்	அளிக்கப்பட்ட தொகை
(1)	(2)	(3)
		ரூ. பை.
1990	622	1,41,01,441.10
1991	743	1,35,82,390.39
1992	707	1,38,75,481.00
1993	433	1,27,08,523.00

1994 ஏப்ரல் 7]

(ii) முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதி:

முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதித் திட்டத்தின் கீழ், விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கோ, அவர்களது உறவினர்களுக்கோ கீழ்காணும் விதத்தில் நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது:—

1. இறப்பு	ரூ.	3,000
2. நிரந்தர ஊனம்	ரூ.	1,500
3. ஒரு கண் அல்லது ஓர் உறுப்பு இழப்பு	ரூ.	800
4. ஏனைய நேர்வுகளில்	ரூ.	100

இது நிபந்தனைகள் ஏதுமின்றி வழங்கப்படும் உதவித் தொகையாகும். மனுதாரரின் நிதி வசதியினைக் கருத்திற்கொள்ளாமல், எல்லா மனுதாரர்களும், இந்த நிவாரண உதவித் தொகையினைப் பெற தகுதி பெற்றவர்கள். இதற்காக ஆண்டு தோறும் ரூ. 1.50 கோடி ஒதுக்கப்படுகிறது.

IX. மோட்டார் வண்டிகளின் உரிமையாளர்கள் மற்றும் பொதுமக்களின் நலனுக்காக செய்யப்பட்ட சலுகுறிப்பிடத் தக்க முன்னேற்றங்கள்

கணிப்பொறிமயமாக்குதல், கவுண்ட்டர் முறை, குறித்த கால பணி நடவடிக்கைகள் ஆகிய மூன்று முறைகளை இவ்வரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. சமீபகாலத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்ட இந்த முறையின் வாயிலாக பொது மக்களுக்கும் வாகன உரிமையாளருக்கும் சிறந்த முறையில் பணிகள் செய்துதரப்பட்டு பயன் உள்ளவையாக உள்ளது. சென்னையில் உள்ள அனைத்து 5 வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் கணிப்பொறி வழங்கப்பட்டுள்ளது, கணிப்பொறி மயமாக்கப்பட்ட பின்னர், விண்ணப்பித்த இரண்டு நாட்களுக்குள் ஓட்டுநர் உரிமங்களையும் ஊர்திபதிவுச் சான்றிதழ்களையும் தர முடிகிறது. இதற்கு முன்னர், இதற்காக குறைந்தது ஒரு வாரத்திற்காவது காத்திருக்க வேண்டியிருந்தது. உரிமம் வழங்குவது, பதிவு சான்று வழங்குவது ஆகியபணிகள் செவ்வனே செயல்பட்டு வருவதால் வரி வசூலிப்பதற்கும் கணிப்பொறியைப் பயன்படுத்த திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

(2) கவுண்ட்டர் முறையின் கீழ் விண்ணப்பங்களை பொது மக்கள் பகல் 1 மணிக்கு முன் கொடுத்து விடவேண்டும். விண்ணப்பத்தின் மீதான நடவடிக்கை அன்று மாலை 5.30 மணிக்குள் எடுக்கப்பட்டுவிடும். இம் முறையினால், குறிப்பிடப்பட்ட காலத்திற்குள்பணி செய்து முடிக்கப்பட்டு முடிவதுடன், இடைத்தரகரால் ஏற்பட்டு வரும் தொல்லை அறவே ஒழிக்கப்பட்டுவிட்டது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

(3) சென்னை மாநகரின் மையப்பகுதி ஒன்றில் வண்டிகளை பதிவு செய்யப்படும் முறை ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இந்த முறையின்படி பதிவு செய்யப்படவேண்டியவண்டிகள் அனைத்தையும் ஒரு மைய இடத்திற்கு குறிப்பிட்ட நேரத்தில் நாள் தோறும் கொண்டு வரவேண்டும். அந்த இடத்திற்கு அனைத்து வட்டார போக்குவரத்து அலுவலர்களும் சென்று அதே இடத்தில் வண்டிகளைப் பதிவு செய்வார்கள். இதனால் ஏற்கெனவே நெரிசல் நிறைந்த மாநகர போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வாகனங்களை கொண்டு செல்வதில் உள்ள இடர்பாடுகளை தவிர்க்க நேர்கிறது.

(4) இந்த அரசு, 50 சி.சிக்கு குறைவான இரு சக்கர வண்டிகளுக்கு வரி விலக்கு அளித்துள்ளது. இதன் காரணமாக அடித்தள, நடுத்தர வர்க்க மக்கள் தங்களுக்கென வைத்திருக்கும் இத்தகைய மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரிவிலக்கினால் பயன் பெறுகின்றனர்.

(5) இந்த அரசுதான், சாலை விபத்துகளினால் பாதிக்கப்படுவோர்க்கான உதவித் தொகையை, விபத்தின் விளைவிற்கேற்ப, முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து வழங்கப்படும் தொகையினை இரட்டிப்பாகவும், மூன்று மடங்காகவும் உயர்த்தியுள்ளது.

X. 1993-94-ஆம் ஆண்டிற்கான இரண்டாம் பகுதித் திட்டங்கள்

போக்குவரத்து அமைப்பை மேம்பாடு செய்வதற்காக உள்ள முயற்சிகளை மேற்கொள்வதற்கு நிதி பற்றாக்குறை தடையாக இருக்கவில்லை என்பது கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள 1993-94-ஆம் ஆண்டிற்கான இரண்டாம் பகுதித் திட்டங்கள் அளிக்கப்பட்டதனால் தெளிவாகிறது.

1. மீனம்பாக்கத்திலுள்ள பகுதி அலுவலகத்தை வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகமாக நிலை உயர்த்துவது.
2. திருச்செங்கோடு (சேலம் மாவட்டம்) மற்றும் பழங்காந்தத்தின் (மதுரை மாவட்டம்) புதிய பகுதி அலுவலகங்களை ஏற்படுத்துவது.
3. ஒசூரிலுள்ள சோதனைச் சாவடியில் கூடுதல் பணியாளர்களை நியமித்தல்.
4. கனிமியப்பணிகளை ஒருங்கிணைக்க ஒரு சிஸ்டம் அனலிஸ்ட் பதவி ஒன்றினை ஏற்படுத்துவது.
5. செயலாக்கப் பிரிவுகளை வலுப்படுத்தும் பொருட்டு ஆறு மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் (நிலை-2) பதவிகளை ஏற்படுத்துதல்.
6. திருப்பூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு ஒரு ஈப்பு (Jeep) வாங்குதல் மற்றும் ஓட்டுநர் நியமனம்.

1994 ஏப்ரல் 7]

7. சென்னை (மையம்), சென்னை (தெற்கு) ஆகிய இரு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு சொந்தமாகக் கட்டிடங்களை கட்டுதல்.
8. சென்னை மாநகரில் ஓட்டுநர் திடல் அமைத்தல்.
9. சென்னை (கிழக்கு) வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்தில் கணினிப்பொறி நிறுவுதல்.
10. ஆட்டோரிக்கிஷாக்களில் மீட்டர்களைப் பொருத்த முத்திரையிடு கருவிகளை (sealing pliers) வாங்குதல்.
11. வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் தொலைபேசி வசதி அளித்தல்.
12. பல்வேறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு ஆவண அலமார்களை வாங்குதல்.
13. பத்து அலுவலகங்களுக்கு கேஷ்-டிராக் கருவிகளை வாங்குதல்.

இவற்றுடன், ஓர் அலுவலகத்தில் பதிவு செய்யப்பட்ட வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பதற்கேற்ப, பணியாளர்களுடன் கூடுதல் பணியாளர் இடங்களை தோற்றுவிக்க கொள்கை அளவில் அரசு ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. இந்நெறிமுறைகளை பின்பற்றி 50 சி.சி. வண்டிகள் நீங்கலாக ஒரு அலுவலகத்தில் பதிவு செய்யப்படும் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 10,000 இருக்குமானால் அவ்வலுவலகம் குறிப்பிடப்பட்ட பணியாளர் எண்ணிக்கையுடன் கூடுதல் பிரிவைப் பெற தகுதியுடையதாகும்.

XI. 1994-95-ஆம் ஆண்டிற்கான இரண்டாம் பகுதித் திட்டங்கள்

போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகளை மேம்படுத்தவும், சிறந்த முறையில் பொதுமக்களுக்கு சேவை புரியவும் ஏதுவாக கீழ்க்காணும் திட்டங்கள் 1994-95-ஆம் ஆண்டின் இரண்டாம் பகுதி திட்டங்களாக ரூ. 81.23 இலட்சம் செலவில் அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது.

- (1) கோயம்புத்தூர் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்தை, கோயம்புத்தூர் தெற்கு, கோயம்புத்தூர் வடக்கு என இரண்டாகப் பிரித்தல்.
- (2) மதுரை மற்றும் கோயம்புத்தூரில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பணிகளைக் கணினிமயமாக்குதல்.
- (3) 17 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு “கேஷ் ட்ராக் மெஷின்கள்” 17-ஐ வாங்குதல்.
- (4) திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம் ஸ்ரீரங்கத்திலும், தென் ஆற்காடு வள்ளலார் மாவட்டத்திலுள்ள சிதம்பரத்திலும் பகுதி அலுவலகங்கள் ஏற்படுத்துதல்.

[1994 ஏப்ரல் 7]

- (5) செங்கை எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம், திருத்தணியிலும் கோயம்புத்தூர் மாவட்டம், பிச்சானூர் என்ற இடத்திலும் சோதனைச்சாவடிகள் ஏற்படுத்துதல்
- (6) திருச்சி, சென்னை (வடக்கு) ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்காக அலுவலகக் கட்டிடங்களைக் கட்டுதல்.
- (7) ஐந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் வீடுகளில் தொலைபேசிகள் அமைத்தல்.
- (8) போக்குவரத்து ஆணையாளரின் பயனுக்கென, மின்னணு தட்டச்சுப் பொறியை வாங்குதல்.
- (9) போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் அலுவலகங்கள்/வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள்/பகுதி அலுவலகங்கள் ஆகியவற்றிற்காக, 24 காவலர்கள் (Watchman) ஏற்படுத்த அனுமதித்தல்.
- (10) திருச்சியிலுள்ள கண்காணிப்புப் பிரிவை வலுப்படுத்தல்.
- (11) மாசுக்கட்டுப்பாடு பிரிவுக்கு கூடுதல் பணியாளர்கள் ஏற்படுத்தல்.

XII. ஒட்டுமொத்த மதிப்பீடும், வளர்ச்சி வாய்ப்புகளும்

வாகனங்களின் எண்ணிக்கை பெருமளவில் கூடிக்கொண்டே போகிறது. குறிப்பாக இரண்டுச் சக்கர வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மிகவும் அதிகரித்திருக்கிறது. இவ்விதம் அதிகரித்துள்ள வாகனங்களைச் சமாளிப்பதற்குப் போதுமான அளவு சாலை வசதிகள் அதிகரிக்கவில்லை. அடிக்கடி வாகன வடிவ அமைப்பில் மாற்றங்கள் செய்யப்படுகின்றன. பற்பல புதிய வகை வாகனங்கள் அறிமுகப்படுத்தப்படுகின்றன. போக்குவரத்து நிருவாகம் பல பரிமாணங்களைக் கொண்டதாகும். இதனால், இத்துறையின் நிருவாகம் மிகவும் கடினமாகியுள்ளது. ஒருபுறம் தொழில் நுட்பத்தில் ஏற்பட்டுள்ள மாறுதல்களாலும், மற்றொருபுறம் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் எதிர்பார்ப்புகளும் விருப்பங்களும் அதிக அளவில் இருப்பதாலும், இத்துறை நவீன முறையிலும், மிகுந்த ஆற்றலுடனும் செயல்பட வேண்டியது அவசியமாகிறது. இவ்விதம் உள்ள நிலைமையை அரசு நன்கு உணர்வதுடன், சிறப்பாகவே செயல்பட்டு சாதனை அடைந்துள்ளது என்றே கூறலாம். இந்த அரசு, பணிகளைப் போதுமான அளவில் உரிய நேரத்தில் செவ்வனே செய்து வருவதுடன் நல்ல முறையில் நிர்வகித்தும் வருகிறது என்றே உறுதியாகக் கூற முடியும்.

இதோடு மட்டுமல்லாமல், ஏற்கெனவே அடைந்துள்ள நிருவாகத்தின் தரமும் வேகமும் இனியும் தொடரப்படுவதோடன்றி, புதுமையான வழி முறைகளையும் புதிய யுக்திகளையும் தடையின்றி மேற்கொண்டு மேன்மேலும் உயர் நிலை அடைவதே மிகவும் ஆற்றல் வாய்ந்த மாண்புமிகு முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் தலைமையிலான இவ்வரசின் முயற்சியாகும்.

1994 ஏப்ரல் 7]

இணைப்பு-II

[603 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

மானியக்கோரிக்கை எண் 39 மற்றும் 57

சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள்-கப்பல் போக்குவரத்து

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

முன்னுரை :-

1.1 போக்குவரத்துத் துறை தமிழகத்தின் உயிர் நாடியான நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பயணிப் பேருந்துகளை நிருவகிக்கிறது. அதே நேரத்தில் உரிமம் வழங்குதல், வரி விதிப்பு முதலிய பணிகளை உள்துறை கவனித்து வருகிறது. சமீபத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்ட டாக்டர் அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக் கழகம், டாக்டர் புரட்சித்தலைவி ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக்கழகம், மாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக்கழகம் ஆகியவை உட்பட 19 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் ஏனைய தொடர்புடைய போக்குவரத்து நிறுவனங்களான தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு, சாலைப்போக்குவரத்து நிறுவனம், மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்புத்துறை மாநிலத் துறைமுகத்துறை ஆகியவை போக்குவரத்துத்துறையின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளன.

1.2 இத்துறையின் குறிக்கோள் தமிழக மக்களுக்கு திறமையான, சிக்கனமான போதுமான உரியவாரு ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்குவதாகும். இந்தநோக்கத்தின் தொடர் நடவடிக்கையாக இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், மாநகர, நகர கிராம மக்களுக்குத் தேவையான போக்குவரத்து வசதிகளை அளித்து வருகின்றன. பயணிகள் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கிய இந்த அரசின் கொள்கை இதற்கு ஆதாரமாக அமைந்துள்ளது.

2. நாட்டுடைமையாக்கல் :

2.1 தமிழ்நாட்டில் பயணிகள் சாலைப்போக்குவரத்தை அரசு உடமையாக்கும் பணி நாடு சுதந்திரம் அடைந்த பின்னர் 1948-ஆம் ஆண்டில் சென்னை மாநகரில் உள்ள எல்லா வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக்கொண்டதிலிருந்து தொடங்கியது. 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் அரசதான் பயணிப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில், தமிழ்நாடு அரசின் முன்னாள் போக்குவரத்துத்துறை

[1994 ஏப்ரல் 7]

1959-ஆம் ஆண்டில் தொலை தூர வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கியது. குறிப்பிட்ட தூரம் அல்லது பகுதியில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமகாலம் முடிவடையும்போது அரசு எடுத்துக்கொள்வதற்கான கொள்கை வழிமுறைகள் 1967-இல் வெளியிடப்பட்டன.

2.2 1971-ஆம் ஆண்டில், தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள், பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தை சட்டமன்றம் இயற்றியது. 50 பேருந்து உரிமங்களும் அதற்கு மேலும் உரிமம் (பர்மிட்) வைத்திருந்த ஐந்து பேருந்து உரிமையாளர்களின் அனைத்து பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள், பணிக்களரிகள் ஆகியவை அவற்றின் பணியாளர்களுடன் கையகப்படுத்தப்பட்டு பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன. இதையடுத்து, அரசு, தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப்பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தை 1973-ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டுக் கால அளவில், மாவட்டம் மாவட்டமாக பயணிப்பேருந்து போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்கப்பட வேண்டிய, முதல் மாவட்டம் நீலகிரி மாவட்டமாக இருந்தது. சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டம் மாநில அரசின் அதிகார வரம்பிற்கு அப்பாற்பட்டது என்று தீர்ப்பு அளித்தது. ஆனால் 1983-இல் உச்ச நீதிமன்றத்தினால் இச்சட்டத்தின் செயல்திறன் உறுதி செய்யப்பட்டது. உச்சநீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின் முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றை கருத்தில் கொண்டும், நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தினை படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்ற அரசின் கோட்பாட்டினைச் செயல்படுத்தவும் 1973-ஆம் ஆண்டின் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்களைக் கொண்டு வந்து 1984-இல் ஒரு சட்டத்தினை அரசு இயற்றியது. இச்சட்டத்தினால், ஐந்து உரிமங்கள் (பர்மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் விதிமுறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர். மேலும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து புதிதாகப் பேருந்து உரிமங்கள் பெறவும், அத்தகைய உரிமங்களின் கால வரையறை முடிவடையும்போது, அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக்கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டனர்.

ஒரு வழக்கில் எதிர்மனுதாரர் (தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்), அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தின் ஒரு பகுதியில் பேருந்தை இயக்குவதற்கு உரிமத்தில் வேறுபாடு செய்ய அவருக்கு அனுமதி அளித்திருந்த போதிலும், அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தில் அல்லது அதன் ஒரு

1994 ஏப்ரல் 7]

பகுதியில் பயணிப் பேருந்தை இயக்குவதற்கு அவருக்கு உரிமை இல்லையென 24-2-1987 அன்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. மதுரை-குமுளிக்கிடையே அல்லது அதன் ஒரு பகுதியில் உள்ள அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தில் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், இணைப்பு II-ல் குறிப்பிடப்பட்ட நபர்கள் அல்லாத எவரும் பயணிப்பேருந்துப் பணிகளை இயக்கக்கூடாது என்றும் உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது.

இதனையடுத்து, தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி வகைமுறைகள்) சட்ட முன்வடிவு கொண்டுவரப்பட்டது. ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவுத் திட்ட வழித்தடங்கள்/பகுதிகள் ஆகியவற்றின் கீழ் வரும் வழித்தடங்களில், பயணிப்பேருந்துப் போக்குவரத்து பணியை மேற்கொள்ளும் பொருட்டு உரிமையாளர்கள் அனுமதி பெற இச்சட்டமுன்வடிவு வகை செய்தது. பின்னர் இச்சட்ட முன்வடிவு ரத்து செய்யப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பணிகளின் இயல்பான அதிகரிப்பு மற்றும் பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை இயக்குவது ஆகியவை குறித்த பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதோடு, 3 முதல் 4 ஆண்டு காலத்திற்குள் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப்பேருந்துகளை இயக்குவதை நிறுத்திவிடக்கூடிய அனைத்து வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவது அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குக் கடினமாக இருக்குமென கருதப்பட்டதால் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக அரசுப்பேருந்துகளை இயக்கும் கொள்கையை படிப்படியாக செயல்படுத்த அரசு முடிவு செய்தது.

எனினும், 1973-ஆம் ஆண்டு நாட்டுடைமையாக்கும் சட்டத்தினை அதன் மூலவடிவிற்கு மீண்டும் கொண்டு வருவதென அரசு விரும்பியது. தமிழ்நாடு 1990-ஆம் ஆண்டு பயணிப்பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவை 1990 இல் அரசு கொண்டு வந்தது. 1984-இல் மூலச்சட்டத்திற்குக் கொண்டு வரக்கருதப்பட்ட திருத்தங்களை மீண்டும் கொண்டுவர வழிவகை செய்வதுடன், நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை பத்து ஆண்டு காலத்திற்குள் நிறைவு செய்வதற்கும் வழிவகை செய்தது. 1,000 மற்றும் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு முடிக்கவனம் செலுத்தவேண்டிய தேவையின் அடிப்படையில், 1990-ஆம் ஆண்டு சட்ட முன் வடிவை திரும்பப் பெறலாம் என்று தற்போது முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

2.3 மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க ஏறத்தாழ 900 வரைவுத்திட்டங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் 1976-89 ஆம் ஆண்டுகளில் வெளியிடப்பட்டன. இவ்வாறு வெளியிட்டு பத்தாண்டுகளுக்கும் மேலாகியும் இத் திட்டங்கள் குறித்து விசாரணை செய்யப்படவுமில்லை. ஒப்புதலளிக்கப்படவுமில்லை. இதற்கு இடையில், 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1-7-1989 முதல் செயலுக்கு வந்தது. 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 100-வது பிரிவின்படி, அரசின் நாட்டுடைமையாக்கும் செயற்குறிப்புகளுக்கு ஓராண்டிற்குள் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட வேண்டும். இல்லையெனில், அவை காலாவதியாகிவிடும். எனவே, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களால் ஆட்சேபணை ஏதும் தெரிவிக்கப்படாத வரைவுத்திட்டங்களை உள்துறை பரிசீலனை செய்து 1990, ஜூன் இரண்டாம் அரைத் திங்களில் 250 வரைவுத்திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்து ஆணை பிறப்பித்தது. திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்ததை எதிர்த்துத் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உயர் நீதிமன்றத்தில் ரிட் மனுக்கள் தாக்கல் செய்தனர். 31-10-1990-ஆம் நாளன்று சென்னை உயர்நீதிமன்ற இருவர் ஆயம், பல்வேறு பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவதற்கான வரைவுத்திட்டங்கள் குறித்து முடிவு எடுக்க வகை செய்யும் விசாரணை அறிவிப்பினைத் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட அனைத்து நடைமுறைகளையும் ரத்து செய்துள்ளதோடு, திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கும் ஆணை செல்லாது என்றும், 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 100-வது பிரிவையும், இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 13, 14 ஆகிய பிரிவுகளையும் மீறுவதாகும் என்றும் தீர்ப்பு அளித்தது. அரசின் உள்துறையும், அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களும், உயர்நீதிமன்றம் அளித்த தீர்ப்பிற்கு எதிராக உச்ச நீதிமன்றத்தில் சிறப்பு அனுமதி மனுக்களைத் தாக்கல் செய்தன. உச்ச நீதிமன்றம் இவ்வரைவுத் திட்டங்களுக்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்தது செல்லுபடியாகும் என்று தீர்ப்பளித்துள்ளது.

தமிழ்நாடு 1992-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி வகைமுறைகள்) சட்டத்தை (சட்டம் 41/92) அரசு நிறைவேற்றி உள்ளது. இச்சட்டம் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவுத் திட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை ஏற்கனவே இயக்கி வருவோர் தங்கள் உரிமங்களைப் புதுப்பித்துக்கொள்ளவும், நீட்டிப்பு செய்து கொள்ளவும் வழிவகை செய்கிறது. ஆயினும், இச் சட்டம், ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க புதிய பேருந்து உரிமங்களைத் தனியாருக்கு வழங்கத் தடை செய்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

3. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் 1971-ஆம் ஆண்டு வரை இயங்கி வந்த பயணி பேருந்து இயக்கம் கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் நிறுவப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. இவ்வாறு சுயாட்சித் தன்மையுடன் தனித்து இயங்கவல்ல போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பரவலான நடவடிக்கைகளின் மூலம், வளர்ந்து வரும் போக்குவரத்து தேவைகளை முனைப்புடன் பூர்த்தி செய்யும் நடவடிக்கைகளில் தங்களை ஈடுபடுத்திக்கொண்டுள்ளன. இம் மாநிலத்தில், தற்போது சுயாட்சித் தன்மையுடன் இயங்கும் 19 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. 1993-ஆம் ஆண்டு மார்ச் இறுதிவரை, 16 பேக்குவரத்துக்கழகங்கள் இயங்கி வந்தன. போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்பாட்டினை ஆய்வு செய்ய அரசினால் நிறுவப்பட்ட வல்லுநர்கள் குழு, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றைப் பிரிக்குமாறு பரிந்துரைத்தது. இந்தப் பரிந்துரையின் அடிப்படையில், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், ஈ.வெ.ரா. பெரியார் சாலையின் வடக்குப் புறப்பகுதியை இயக்க எல்லையாக கொண்டும், தெற்குப் பகுதியை இயக்க எல்லையாகவும் கொண்டும் இரண்டாக பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. புதிதாகத் தொடங்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு டாக்டர் அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக் கழகம் எனப் பெயரிடப்பட்டு, 19-1-1994 முதல் இயங்கி வருகிறது. இதே முறையில் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகமும் இரண்டாக பிரிக்கப்பட்டு, புரட்சித்தலைவி டாக்டர் ஜே. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயரில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் உருவாக்கப்பட்டது. இவ்வாறு உருவாக்கப்பட்ட புதிய போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் இதுவரை இயக்கப்பட்டு வந்த மாநிலங்களுக்கிடையேயான வழித்தடங்களை இயக்கி வருகிறது. இதன் மூலம் தமிழ்நாடு, ஆந்திரா, கர்நாடகம் கேரளா ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையேயான பேருந்து வழித்தடங்களில் பேருந்து இயக்கம் நடைபெற்று வருகிறது. இப்புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் 27-1-1994 முதல் கர்நாடகம், கேரளா, ஆந்திரப்பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையேயான வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு, 18-2-1994 முதல் “மாகவி பாரதியார்” போக்குவரத்துக்கழகம் என்ற பெயரில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் இயங்கி வருகிறது. மேட்டுப்பாளையம் வரையிலான நீலகிரி மலைப்பகுதியும் அதைச்சுற்றியுள்ள பகுதிகளும் இக் கழகத்தின் இயக்க எல்லையாகும். சேரன் பொறியியல் கழகத்தைச்

[1994 ஏப்ரல் 7]

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்துடன் இணைப்பதற்கு அரசாணை பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளது. தமிழகத்தில் உள்ள அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கிய தேதிகள் மற்றும் அவற்றின் இயக்க எல்லைகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

தொடர் எண்ணும்	செயல்படத்	முக்கிய	31-1-1994
கழகத்தின் பெயரும்.	தொடங்கிய	இயக்கப்	அன்றிருந்தபடி
	நாள்.	பரப்பு.	பேருந்துகளின்
			எண்ணிக்கை.

(1)	(2)	(3)	(4)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழகம். சென்னை.	1-1-1972	சென்னை பெருநகர் பகுதி (4.வெ.ரா. சாலையின் தெற்குபகுதி).	1,164
2. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம். மதுரை.	17-1-1972	மதுரை, காமராசர் மாவட்டங்கள்.	1,194
3. சேரன் போக்குவரத்துக்கழகம். கோயம்புத்தூர்.	1-3-1972	கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	1,438*
4. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.	1-3-1972	தஞ்சாவூர், நாகபட்டினம், காயிதேமில்லத் மாவட்டங்கள்.	766
5. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்	15-2-1973	சேலம் மாவட்டம்.	814
6. கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி.	1-1-1974	திருநெல்வேலி-கட்ட பொம்மன், சிதம்பரனார் மாவட்டங்கள்.	832
7. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	16-1-1975	தென் ஆர்காடு-வள்ளலார், விழுப்புரம்-ராமசாமி படையாட்சியார் மாவட்டங்கள்.	805

*பின்பு புதிதாகத் தொடங்கப்பட்ட மாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக்கழகத்திற்கு மாற்றம் செய்யப்பட்ட 367 பேருந்துகள் உட்பட.

1994 ஏப்ரல் 7]

(1)	(2)	(3)	(4)
8. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை. (விரைவுப்பேருந்து)	1-4-1980	தமிழ்நாடு மாநிலம் முழுவதிலும் உள்ள வழித்தடங்கள் மற்றும் பாண்டிச்சேரி.	811
9. பட்டுக்கோட்டை- அழகிரி போக்குவரத்துக்கழகம், வேலூர்.	1.12-1982	வட ஆற்காடு- அம்பேத்கார், திருவண்ணாமலை- சம்புலையார் மாவட்டங்கள்.	699
10. மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், காரைக்குடி.	1-4-1983	புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், புகம்போன், முத்து ராமலிங்கதேவர் மாவட்டங்கள்.	712
11. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1-4-1983	பெரியார் மாவட்டம்.	813
12. நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1-4-1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்.	589
13. தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சி.	1-4-1985	திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்.	837
14. இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக்கழகம், திண்டுக்கல்.	1-4-1986	திண்டுக்கல்-அண்ணா மாவட்டம்.	630
15. அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம், தருமபுரி.	1-4-1987	தருமபுரி மாவட்டம்.	570
16. புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக்கழகம், காஞ்சிபுரம்.	1-4-1992	செங்கல்பட்டு- எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம்.	671
17. டாக்டர் அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக்கழகம், சென்னை.	19-1-1994	ஈ.வெ.ரா. பெரியார் சாலையின் வட பகுதியிலுள்ள சென்னைப் பெருநகர்.	1171

(1)	(2)	(3)	(4)
18. புரட்சித்தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக்கழகம், சென்னை.	27-1-1994	மாநிலங்களுக்கிடையே இயங்கும் வழித்தடங்கள்.	173

4. மாநிலப்போக்குவரத்துக்கழகங்களின் செயல்பாடு :

4.1 பொதுமக்களுக்கு குறைந்த கட்டணத்தில் நிறைந்த போக்குவரத்து வசதியினை திறமையுடனும், சேவை மனப்பான்மையுடனும் ஏற்படுத்திக் கொடுப்பது 19 போக்குவரத்துக் கழகங்களின் குறிக்கோளாகும். 1993-94 ஆம் நிதியாண்டில், ஜனவரி மாதம் வரை, ரூ. 69.22 கோடி செலவில் 1,125 புதிய பேருந்துகளை போக்குவரத்துக்கழகங்கள் அறிமுகப்படுத்தி உள்ளன. இதில், பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை மாற்றிய வகையில் 1,011 பேருந்துகளும், புதிய வழித்தடங்களில் இயக்கப்பட்ட 114 பேருந்துகளும் அடங்கும். புதிய பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தியதன் பயனாக 117 கிராமங்களில் உள்ள சுமார் 1,20 இலட்சம் மக்கள் பயன்டைந்துள்ளனர். கிராமப்பகுதிகளில் தொலைதூரங்களில் உள்ள பகுதிகளுக்கு 45 சிறிய பேருந்துகளையும் (Minibuses) 283 குறுகிய பட்டை சக்கரங்களுடைய பேருந்துகளையும் (Sheet-wheel based buses) போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கி வருகின்றன. 1994 ஜனவரி வரையிலான கால அளவில், போக்குவரத்துக்கழகங்கள் இயக்கும் 8263 வழித்தடங்களில் 4911 வழித்தடங்கள் இலாபமற்றவையாக உள்ளன. (Uneconomic routes) இந்த வழித்தடங்களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குப் பெரிய இழப்பு ஏற்பட்டாலும், கிராம மக்களின் நலன் கருதி சேவை அடிப்படையில் பேருந்துகள் தொடர்ந்து இயக்கப்படுகின்றன.

4.2 டீசல் விலை உயர்வு, டயர் மற்றும் உதிரிப்பாகங்கள் விலை உயர்வு, விலைவாசி ஏற்றம் ஆகிய எதிர்பாராத காரணங்களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாதனை மிகவும் மோசமான அளவில் பாதிக்கப்பட்டாலும் அவற்றின் உற்பத்தித் திறன் திருப்திகரமான முறையில் நிலைநிறுத்தப்பட்டு வருவது கீழ்க்கண்ட விவரங்களிலிருந்து தெரியவரும்.

1992-93 ஆம் ஆண்டில் நாள் ஒன்றுக்கு பேருந்து ஒன்று 392 கி. மீட்டர் இயக்கப்பட்டதற்கு மாறாக, 1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 31-ல் அன்றுள்ளவாறு நாள் ஒன்றுக்கு 395 கி. மீட்டராக இயக்கத்திறன் உயர்ந்துள்ளது. 1994-ம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் இறுதி

1994 ஏப்ரல் 7]

நிலவரப்படி அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 14,689 இப்பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. இப்பேருந்துகளில் நாளொன்றுக்கு சுமார் 153 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கிறார்கள். நாளொன்றுக்கு இப்பேருந்து 52.40 இலட்சம் கி.மீ. தூரம் இயக்கப்படுகின்றன.

4.3 மேற்குறிப்பிட்ட 14,689 பேருந்துகளில் 4,531 பேருந்துகள் வெளியூர் பேருந்துகளும் மொத்தப் பேருந்துகளில் இது 31 விழுக்காடுகள் ஆகும். 7,382 பேருந்துகள் (50.26 விழுக்காடுகள்) நகரப் பேருந்துகளும், 500 மலைச் சாலைகளில் இயக்கப்படும் பேருந்துகளும் 811 விரைவுப் பேருந்துகளும் அடங்கும். மேற்படிப் புள்ளி விவரங்களிலிருந்து வெளியூர் பேருந்துகளை விட நகரப் பேருந்துகளையே அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதிக அளவு இயக்கி வருவது தெரியும். இதற்குக் காரணம், நகரப் பேருந்துகளின் பயணக் கட்டண விகிதம் குறைவாக இருப்பதேயாகும். நகரப்பேருந்துகளின் இருக்கை நிறைவு சதவீதம் (Occupancy Ratio) 50 சதவீதத்திலிருந்து 55 சதவீதமாகும் வெளியூர் பேருந்துகளில் அது 80 சதவீதத்திலிருந்து 85 சதவீதமாகும். பொருளாதார ரீதியில் இலாபகரமாக இல்லாமல் போனாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நகரப் பேருந்துகளை பொதுமக்களின் நலனுக்காக அதிகமாக தொடர்ந்து இயக்கி வருகின்றன.

4.4 இயக்கத்திறன் மற்றும் தொழில் நிருவாகம் ஆகியவற்றில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நன்மதிப்பைப் பெற்று வந்தள்ளன. 1993-94 ஆம் ஆண்டில் பாதகமான வணிக நிலைமைகள் நிலவியபோதும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் திருப்திகரமான முறையில் இயங்கி வருகின்றன.

4.5 1992-93 வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டின்படி, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 46 கோடி நிகர இழப்பினை அடையும் என்று 1992-93 ஆம் ஆண்டில் எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால் 1992 செப்டம்பர் மத்தியில் ஏற்பட்ட மசல் விலை உயர்வு மற்றும் தொழிலாளர்களுடன் செய்து கொள்ளப்பட்ட ஊதிய ஒப்பந்தம் இவற்றின் காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிகர இழப்பு ரூ. 100 கோடிக்கும் மேலாக உயருமென மதிப்பிடப்பட்டது. இருப்பினும், (அ) செலவுகளைக் குறைத்து சிக்கனப்படுத்தியதாலும் (ஆ) பொதுமக்களுக்கு இடையூறு ஏற்படாத வண்ணம் சாத்தியப்படுகிற வழித்தடங்களைச் சீர்த்திருத்தி அமைத்ததாலும், (இ) திறமையான மேற்பார்வையினாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இந்த இழப்புத்தொகை ரூ. 50.90 கோடியாகக் குறைக்கப்பட்டது. 1993-94-ஆம் ஆண்டில், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இழப்பு, சுமார் ரூ. 89.90 கோடியாக இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால் 1993-ஆம் ஆண்டு

[1994 ஏப்ரல் 7]

டிசம்பர் மாதம் நடைமுறைக்கு வந்த பேருந்து கட்டண விகித உயர்வு காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இழப்பின் பெரும் பகுதியைச் சரிகட்ட முடியும் என்று எதிர்ப்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால், சமீபகாலத்தில் திருத்தியமைக்கப்பட்ட கட்டண விகிதங்களின் மூலம் பெறப்பட்ட கூடுதல் வருவாயில் ஒருபகுதி, 2-2-94 முதல் ஏற்பட்ட டீசல் விலையேற்றத்தின் (ஏறத்தாழ ஒரு லிட்டருக்கு ரூ. 0.89 கூடுதல் செலவினம்) காரணமாகப் பயனற்றுப் போய்விட்டது. எனவே, திருத்த மதிப்பீட்டின்படி மொத்த இழப்புத் தொகை ரூ. 55.49 கோடியாக இருக்குமென எதிர்ப்பார்க்கப்படுகிறது.

4.6 அண்டை மாநிலங்களான கர்நாடகம், ஆந்திரா, கேரளா, மஹாராஷ்டிரா ஆகியவற்றில் சாலைப்பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிக்கு 1 கி.மீட்டருக்கு முறையே 16.47 காசும், 17.00 காசும், 15.00 காசும், 20.83 காசும் வசூலிக்கப்பட்டு வருகிறது. சமீபத்திய கட்டண உயர்வுக்குப் பின்னரும் தமிழகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 1 கி.மீட்டருக்கு 14.00 காசு சாதாரண கட்டணமாக வசூலிக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்தக் கட்டண விகிதம் பிற தென் மாநிலங்களில் வசூலிக்கப்படும் கட்டணத்தைவிடக் குறைவானதே. மிகக் குறைந்த விகித பயணக்கட்டணமே உயர்த்தப்பட்டதாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இழப்பு ஏற்பட்ட போதிலும் பொதுமக்களின் நலன் கருதி இலாபகரமாக இல்லாத வழித்தடங்களிலும் நகரப் பேருந்துகளை தொடர்ந்து அதிகமாக இயக்கிவருவதாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு பல்வேறு அளவில் ஏற்பட்டுள்ள நிதி நெருக்கடியிலிருந்து மீள தத்தளித்துக் கொண்டிருக்கின்றன.

4.7. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், தங்களது சேவையை மேம்படுத்த நவீன தொழில் நுட்பத்தைக் கையாளுவதில் முன்னணியில் உள்ளன. ஊதிய விவரங்களைக் கணக்கிடல், நிதிக் கணக்கிடும் முறை நிருவாகத் தகவல் சேகரிப்பு முதலியவை போன்ற பல்வேறு முக்கிய பணிகளுக்கு பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கணிப் பொறிகளை (Computers) பயன்படுத்தி வருகின்றன. நீண்ட தூரம் செல்லும் விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கிவரும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், குறிப்பிட்ட சில இடங்களில் திரும்பி பயணம் செய்வதற்கான மறுபயணச் சீட்டுகளை பொதுமக்கள் முன்கூட்டியே வாங்குவதற்காக கணிப் பொறிகளை பயன்படுத்தி வருகிறது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஐந்து தொலை தூரப் பேருந்துகளில் கம்பியில்லாத தொலைத் தொடர்புக் கருவிகள் சோதனை முறையாக பொருத்தப்பட்டு, இரவு நேரங்களில் வழித்தடங்களில் ஏற்படும் பிரச்சினைகளை உடனடியாக அறிந்து கொள்ள வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம்,

1994 ஏப்ரல் 7]

பேருந்துகளில் இருக்கைவசதி உள்ளனவா என்பதை பயணி உடனடியாக அறிந்து கொள்ள வண்ணத் தொலைக்காட்சிப் பெட்டிகள் மூலம் அறிவிப்பு செய்ய ஏற்பாடு செய்துள்ளது.

4.8 தமிழ்நாட்டில் உள்ள அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் பேருந்து இயக்கங்களைச் சிறப்பாகக் கண்காணிப்பதற்காக, கம்பியில்லா தொடர்பு வசதிகளை ஏற்படுத்தி பணிமனை, துணை பணிமனை, நேரப் பதிவாளர் மற்றும் பேருந்து நிறுத்துமிடங்களை இதன்மூலம் இணைத்துள்ளன. விபத்து, பேருந்துகள் பழுதுபடுதல், போக்குவரத்தை மாற்றுப்பாதையில் திருப்பிவிடுவது போன்ற நேரங்களில் அவசர நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்காக பல்லவன் மற்றும் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடமாடும் கம்பில்லாத் தொலைத் தொடர்பு வசதியுள்ள வேன்களை (Mobile van) பயன்படுத்துகின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் குறித்து ஆய்வு செய்ய அமைக்கப்பட்ட வல்லுநர்கள் குழு, தாங்கள் அளித்த பரிந்துரைகளில் ஒன்றில் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இடையே தகவல்களைப் பகிர்ந்துகொள்ள, அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தலைமையிடங்களிலும் வைக்கப்பட்டுள்ள கணிப் பொறிகளையும், சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலுள்ள கணிப் பொறியுடன் இணைக்கலாம் என தெரிவித்துள்ளது. தேசியத் தகவல் மையத்தில் கிடைக்கப்பெறும் வசதிகளைப் பயன்படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், மாவட்ட ஆட்சியர் அலுவலகங்களில் உள்ள கணிப் பொறித் தொடர்மூலம், தற்போது அரசுக்கு தகவல்களை அனுப்பிவருகின்றன. முதலில் தகவல்கள் கணிப்பொறியில் பயன்படுத்தக்கூடிய 'பிலாப்பி' (Floppy) மூலம் அரசு போக்குவரத்துத் தலைமை அலுவலகங்களிலிருந்து மாவட்ட ஆட்சியர் அலுவலகங்களுக்கு அனுப்பப்படுகின்றன. இதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் அரசுக்குமிடையே தகவல்களை இருவழிகளிலும் விரைவில் பரிமாறிக்கொள்ள முடிகின்றது.

4.9.1. நெடுஞ்சாலைகளில் ஏற்படும் வழிப்பறி மற்றும் விபத்துக்களை தடுக்கும் நோக்கத்துடன் 1993 ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் முதல் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சேர்ந்த பாதுகாவலர்கள் மற்றும் விபத்து ஆய்வாளர்களைக் கொண்டு ஒரு தனி நெடுஞ்சாலை Highway Patrolling Team) உருவாக்கப்பட்டது. சுற்றுக் காவல் பணியின்போது இக்குழு பின்வரும் அலுவல்களை மேற்கொள்கிறது.

(அ) இடர்பாடுகளுக்குள்ளான வண்டிகள், போக்குவரத்துத் தடையைத் தவிர்க்கவேண்டி உடனுக்குடன் அப்புறப் படுத்தப்படுகின்றன.

[1994 ஏப்ரல் 7]

- (ஆ) இவ்வாறு அவ்வண்டிகளை உடனுக்குடன் அப்புறப்படுத்த முடியவில்லையெனில் நிறுத்தப்பட்டுள்ள இடர்பாடுற்ற வண்டிகளில் பிரதிபலிப்பு நாடாக்கள் ஒட்டப்படுகின்றன. (Reflection Tapes).
- (இ) விபத்துகளைத் தடுக்கும்பொருட்டு அதிவேகமாக செல்லும் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளின் வேகங்களையும் இக்குழு கட்டுப்படுத்துகிறது.
- (ஈ) சுற்றுக் காவல் பணி தீவிரமான கண்காணிப்பால், பேருந்துகள், கார் மற்றும் வேன் ஆகியவைகளில் பயணம் செய்வோர்களிடம் நடக்கும் வழிப்பறிகள் வெகுவாகக் குறைந்துள்ளன.
- (உ) நெடுஞ்சாலைகளில் ஏற்படும் போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு விபத்துக்களுக்கு உள்ளான தனியார் லாரிகள், வேன்கள், கார்கள் போன்றவை சுற்றுக்காவல் குழுவினால் அப்புறப்படுத்தப்படுகின்றன.
- (ஊ) முதலுதவி, மீட்டிங் ஊர்தி ஆகியவற்றின் மூலம் விபத்துக்காலங்களில் உடனுக்குடன் நிவாரணப்பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

இந்த ஏற்பாடுகளால் பேருவிபத்துக்கள் தடுக்கப்பட்டதோடு மட்டுமல்லாமல் ஈடுசெய்ய முடியாத உயிரிழப்புகளையும் தவிர்க்கமுடிந்தது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வோர் விபத்து மற்றும் வழிப்பறி ஆகியவற்றிற்கு ஆளாகாமல் தடுக்கப்பட்டதோடு அந்நெடுஞ்சாலையைப் பயன்படுத்தும் ஏனையோரும் விபத்துகளிலிருந்து காப்பாற்றப் படுகிறார்கள்.

4.9.2 சாலை போக்குவரத்துச் சங்கம், தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு, பெட்ரோல் சேமிப்பு ஆராய்ச்சிச் சங்கம் ஆகிய நிறுவனங்களிடமிருந்து தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து கழகங்கள் பல்வேறு விநியோகப் பெற்றும், பெற்றுக்கொண்டும் இருப்பதில் பெருமைப்படுகின்றன. 1992-93-ஆம் ஆண்டில் சிறந்த உற்பத்தித்திறன் சாதனை, பேருந்துகள் உற்பத்தித்திறன் மேம்பாடுகள், ஒரு லிட்டர் பெட்ரோல் செலவில் அதிகப்படியான கிலோமீட்டர் செல்லுதல் ஆகிய சிறந்த சாதனைகளுக்காக நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் விநியோகப் பெற்றுள்ளன. உண்மையிலேயே பேருந்துகள் உற்பத்தித்திறன் 31-1-94-ஆம் நாள் நிலவரப்படி, நாள் ஒன்றுக்கு ஒரு பேருந்து 395 கிலோமீட்டர் ஓடுகிறது. இது நாட்டிலேயே உயர்ந்த அளவாகும்.

4.10 மாற்று எரிபொருள் ஆராய்ச்சி.

4.10.1 இயற்கை எரிவாயு, பெரிய அளவில் பயன்படுத்தக்கூடிய மாற்று எரிபொருளாகக் கருதப்படுகிறது. இயற்கை எரிவாயு சுத்தமான

1994 ஏப்ரல் 7]

எரிபொருளாகவும் சுற்றுப்புறத்தைக் குறைந்த அளவில் மாசுப்படுத்தக்கூடிய ஒன்றாகவும் கண்டறியப்பட்டுள்ளது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மாற்று எரிபொருளைக் கண்டறிவதற்காக பல முயற்சிகளை மேற்கொண்டுவருகின்றன. சென்னை சுத்திகரிப்பு ஆலை, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் தமிழ்நாடு எரிசக்தி மேம்பாட்டு நிறுவனம் ஆகியவற்றுடன் இணைந்து டீசல்-அழுத்தப்பட்ட இயற்றை எரிவாயுவைப் பயன்படுத்தக்கூடிய ஒரு முன்னோடித் திட்டத்தை உருவாக்கியுள்ளது. இச்சோதனை நடைபெற்று வருகிறது.

4.10.2 தற்சமயம் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்டுவரும் எண்ணெயின் தேவையைக் குறைக்கவும், நம்நாட்டின் தற்போதைய எண்ணெய் இருப்பு நிலையைக் கருதியும் மாற்று எரிபொருளை, முடிவு செய்யவேண்டியது மிகவும் அவசியம் ஆகும். இந்த நிலையில் தமிழ்நாட்டில் சுத்தமில்லாத மாசுக்கேடு விளைவிக்காத பேட்டரிகளால் இயங்கும் பேருந்துகளை, சில இடங்களில் அரசு சோதனை முறையில் இயக்கி வருகின்றது. இதனால் எண்ணெய் சேமிப்பு, அன்னியச் செலாவணி சேமிப்பும் ஏற்படும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், மின்கலத்தால் இயங்கும் ஐந்து வேன்களை (Electric Van) ரூ. 24.23 லட்சத்திற்கு வாங்கி, இவற்றில் ஒன்றை அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பில் அறிஞர் அண்ணா உயிரியல் பூங்காவிற்கு நன்கொடையாக வழங்கியுள்ளது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமும், மின்கலத்தால் இயங்கும் மூன்று வேன்களை கோயம்புத்தூரிலும் இரண்டு வேன்களை ஊட்டி நகரத்திலும் இயக்கிவருகின்றது.

4.10.3. பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கு டீசலுக்கு மாற்றாக நவீன எரிச்சக்தி ஆதாரங்களை கண்டறிய அரசு எடுத்த முயற்சியின் ஒரு பகுதியாக, சில பேருந்துகளை 15% 'எத்தனால்' என்ற எரிபொருளை டீசலுக்கு பதிலாகப் பயன்படுத்த தீரன் சின்னமலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றிற்கு அரசு அனுமதித்துள்ளது. இந்த முறையைப் பயன்படுத்தி பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை மாநகரத்திலும், தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம் வெளியூர்களிலும் பேருந்துகளைப் பரிசோதனை முறையில் இயக்க முடிவு செய்யுள்ளது. 'எத்தனால்' விலை அதிகமாக உயர்ந்து காணப்படுகிறது. மேலும் தேவையான அளவுக்கு அது கிடைப்பது அரிதாக உள்ளது. இத்திட்டம், பொருளாதார, வணிக மற்றும் இயக்க ரீதியில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தால் ஆராயப்பட்டு வருகிறது. இந்நோக்கத்திற்காக: மெத்தனால் உபயோகிப்பது தொழில் நுட்ப மற்றும் ஏனைய ரீதிகளிலும் ஆராயப்பட்டு வருகிறது.

4.11 பயனிகளுக்கு வசதிகள்.

4.11.1. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பயனிகளுக்கு எங்கெல்லாம் எப்போதெல்லாம் தேவைப்படுகிறதோ அங்கெல்லாம் அத்தகைய வசதிகளை அளிப்பதற்கான முயற்சிகளை தங்களுக்குள்ள நெருக்கடியான நிதிநிலைமையிலும் எடுத்துவருகின்றன. சுத்தமான கழிப்பறை வசதிகள், தங்குமிடங்கள், பஸ் நிற்குமிடங்கள், சுத்தமாக்கப்பட்ட குடிநீர் வசதி, பயனிகள் பொருட்களைப் பாதுகாக்கும் இடங்கள், எடைபோடும் மெஷின்கள், வரிசையில் நிற்பதற்கான ஏற்பாடுகள் விளக்கு வசதிகள், தகவல் தரும் மேசைகள் முதலிய வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. தொலை பேசி வசதிகள், முழு பாதுகாப்புமுறை, உயரமான சாய்வு இருக்கை வசதிகள், சீர்வளி வசதி செய்யப்பட்ட தங்கும் கூடம், பொதுமக்கள் தொடர்பு வசதி ஆகியவை சிறப்பு ஏற்பாடுகளாகும். மாமண்டூரில் உள்ள பயணவழி உணவகம் சிறந்த முறையில் பணியாற்றி வருகிறது. மான்மங்கலம், பாடலூர், தோப்பூர் திருமையம், கொட்டாம்பட்டி ஆகிய ஊர்களில் உள்ள பயணவழி உணவகங்களும் தற்போது செயல்பட்டு வருகின்றன. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், கணிப்பொறி மூலம் முன்பதிவு மற்றும் திரும்பி வருவதற்கான பயணச் சீட்டு வழங்க சென்னை, மதுரை திருச்சி ஆகிய ஊர்களில் ஏற்பாடு செய்துள்ளது.

பேருந்தின் பின் பகுதியிலும் பக்கவாட்டிலும் அரசியல் மற்றும் தனியார் நிகழ்ச்சிகளை விளம்பரப்படுத்தும்வண்ணம் அதிகமான போஸ்டர்கள் கடந்த காலத்தில் ஒட்டப்பட்டதின் விளைவாக பேருந்துகளுக்குப் பூசப்பட்ட வண்ணங்கள் (கலர்) சேதமடைந்ததைத் தடுக்கும் பொருட்டு அனுமதியில்லாமல் போஸ்டர்கள் ஒட்டப்படுவதை தடை செய்தும், அதனை ஒட்டப்படும் போஸ்டர்களுக்கு உரியவர்கள் மீது வழக்குத் தொடர்ந்து தண்டனை அளிக்கவும் வகை செய்யும் சட்டம் ஒன்று தமிழக சட்டப்பேரவையில் நிறைவேற்றப்பட்டது.

4.11.2. பேருந்திற்கு முதன்மை நிலை தரும் முறை:

உலகெங்கும், ஊர்திகள் விரைந்து செல்வதனை மேம்படுத்துவதன் பொருட்டும், அதிகப் பயனிகளை ஏற்றிச் செல்வதன் பொருட்டும், பேருந்துகளுக்கெனத் தனியான வழியினை அமைப்பதென்பது பொதுவான ஒன்றாகும். சென்னைமாநகரில், அண்ணா சிலைக்கும், ஓயிட்ஸ் சாலை சந்திப்புக்குமிடையே பேருந்துகள் அனைத்திற்கும் இம் முறையானது செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இந்தச் சோதனைமுறை வெற்றி பெற்றுள்ளதால் இதனை சென்னையிலுள்ள பிற முக்கிய சாலைகளுக்கும் விரிவுபடுத்துவது நலன் பயக்கத்தக்கதாகும்.

1994 ஏப்ரல் 7]

4.11.3 சென்னை மாநகரப் பயணிகளின் நன்மைக்காக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் “வசதிபோல் பயணம் செய்க” (Travel as you please) என்ற மாதச் சலுகைப் பயணச்சீட்டை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் மாதம் முழுவதும் எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் பயன்படுத்தும் வகையில் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது.

4.11.4 பொருட்காட்சிகள் மற்றும் திருவிழாக்கள் காலச் சிறப்பு பேருந்து வசதிகள் : தமிழ் நாட்டில் பொருட்காட்சி திருவிழாக்காலங்களில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்கப் போதுமான எண்ணிக்கை கொண்ட சிறப்புப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்தும் சீராக ஒழுங்கு படுத்தப்படுகிறது. பயணிகளின் வசதிக்காக ஆங்காங்கே தேவைப்படும் அளவுக்குப் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர்வசதி, கழிப்பறை வசதிகள் ஆகியவை செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன. பொருட்காட்சி, திருவிழாக்காலங்களில் பழனி, திருச்செந்தூர், திருவண்ணாமலை, பண்ணாரி சமயபுரம், வீரபாண்டி, சபரிமலை, திருப்பதி, வேளாங்கண்ணி, நாகூர், உதகமண்டலம், ஏற்காடு, ஒகெனக்கல் ஆகிய இடங்களுக்குப் பயணிகள் சென்றுவரச் சிறப்பு பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

5.1. சமூக நலப்பணி :

இம்மாநிலத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக மக்களுக்குப் பல சமூக நலப்பணிகளை அரசு செய்து வருகிறது. அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் தொடக்கப் பள்ளி, உயர்நிலைப் பள்ளி இயக்குநர்களின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பள்ளிகளில் எட்டாம் வகுப்பு வரை படிக்கும் மாணவர்கள் இலவசப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பள்ளிகளிலும், கல்லூரிகளிலும் மற்றும் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கல்வி நிலையங்களிலும் பயிலும் மற்ற மாணவர்களுக்குப் போக்குவரத்துக் கழக நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய 50% சலுகையில் மாதாந்திர பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. பள்ளி செல்லும் சிறுவர்களுக்குப் பயன்படவும் மற்றும் பணிபுரியும் மகளிர்க்கு பயன்படவும் பயண நெரிசலான நேரங்களில் மகளிர் சிறப்புப் பேருந்துகள் மாநகரங்களில் விடப்படுகின்றன.

5.2 மத்திய/மாநில ஓய்வூதியம் அல்லது இரு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் சுதந்திர/எல்லைப் போராட்ட வீரர்களுக்கும் மற்றும் மொழிக்காவலர்களுக்கும் அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

5.3. சிகிச்சைக்காகச் செல்லும் புற்று நோயாளிகள் பேருந்துகளில் 75 விழுக்காடு சலுகைக் கட்டணத்தில் மருத்துவமனைக்குச் சென்றுவர அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

5.4. 50 விழுக்காடுகளுக்கும் அதற்குமேலும் கைகால் ஊனமுற்றும் காது கேளாதும் இருப்பவர்கள் 20 வயதுவரையிலும் வீட்டிலிருந்து பள்ளிக்கும் மருத்துவ மனைக்கும் சென்றுவர அரசு கழகப் பேருந்துகளில் (திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகள் நீங்கலாக) இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இச்சலுகை கல்லூரி பயிற்சிமையங்கள் ஆகியவற்றில் பயிலும் கைகால் ஊனமுற்றோர் மற்றும் காது கேளாதோர் ஆகிய மாணவர்களுக்கும் வழங்கப்படுகிறது. குடும்ப வருமானம் ரூ. 12,000/-க்கு மிகாமல் உள்ள 20 வயதிற்கு மேற்பட்ட உடல் ஊனமுற்றோர்கள் 30 கிலோ மீட்டர் வரை 50 விழுக்காடு சலுகை கட்டணத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் 46 தடவைகள் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இந்தச் சலுகை 50 விழுக்காடும் மற்றும் அதற்கு மேலும் குறைபாடுகள் உள்ள உடல் ஊனமுற்றோர் சமூக நலத்துறையிடமிருந்து பெறப்பட்ட அடையாள அட்டையின்பேரில் அந்தச் சலுகையைப் பயன்படுத்தி போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மேலும் மன வளர்ச்சி குன்றியோருக்கான சமூக நலத்துறை அங்கீகாரம் பெற்ற கல்வி நிறுவனங்களுக்கும் செல்ல மனவளர்ச்சி குன்றிய மாணவர்களுக்கு அவருடன் துணைக்கு ஒருவரையும் அழைத்துக்கொண்டு திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் தவிர ஏனைய அரசுப் போக்குவரத்து பேருந்துகளில் மருத்துவமனை/பள்ளி/பயிற்சிமையம்/பணியிடத்திற்கு சென்று திரும்ப 50 இலவச அனுமதி (100 சதவீதம்) வழங்கப்படுகிறது. விழுக்காடு அளவிற்கும் மேல் பார்வையற்றோர், வயது வரம்பின்றி வீட்டிலிருந்து மருத்துவமனை, கல்வி நிலையம், பயிற்சி மையம், தொழிற்கூடம் மற்றும் பிற இடங்களுக்குச் சென்றுவர திருவள்ளூர் போக்குவரத்து பேருந்து தவிர அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

5.5. சில வரைமுறைகளுக்குட்பட்டு கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்யப் பத்திரிகை நிருபர்கள் அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இம்மாநில மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துறப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

5.6 தமிழ்நாடு இயல், இசை, நாடகமன்றத்தால் அங்கீகரிக்கப்பட்டுத் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட நாடகக் குழுக்கள் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக்

1994 ஏப்ரல் 7]

கழகம் உட்பட அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் 50 விழுக்காடு சலுகை கட்டண பணச் சீட்டு பெற்று அனுமதிப்படுகின்றனர்.

5.7. மாணவர்கள், சுதந்திரப் போராட்ட வீரர்கள், புற்றுநோயாளிகள், உடல் ஊனமுற்றோர், சட்டப் பேரவை, நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் ஆகியோருக்கு வழங்கப்பட்ட சலுகைக்காக ஆகும் செலவானது தொடர்புடைய நிருவாகத்துறையினரால் ஈடுசெய்யப்படுகிறது அல்லது ஈடுசெய்யப்படத் தக்கதாகவிருக்கிறது.

6. விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல்:

6.1 கண் இமைக்கும் நேரத்தில் விபத்துகள் நடைபெறுகின்றன. ஒட்டுநர்கள் இம்மாதிரியான சூழ்நிலையில் எவ்வாறு நடந்துகொள்வது என்பதை என்னளவும் அறியாதவராகவிருக்கிறார்கள். விபத்தினைத் தவிர்த்து பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதிசெய்யும் பொருட்டு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஒட்டுநர்கள் விபத்தின்றிப் பணிபுரிவது தொடர்பாகப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்கு பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு “பாதுகாப்பாக ஒட்டுவதற்கான பரிசுத் திட்டம்” என்ற திட்டத்தை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உருவாக்கியுள்ளார்கள். இத்திட்டம் ஒட்டுநர்கள் நன்முறையில் வண்டிகளை இயக்கி விபத்தின்றி ஒட்டியதற்கான பதிவேட்டை உடையவர்களாக இருக்க ஊக்கப்படுத்துகிறது. திறமைவாய்ந்த ஒட்டுநர் பணியாளர் தொகுதியினை ஏற்படுத்தும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை உருவாக்கியுள்ளன. விபத்தினைத் தவிர்க்கவேண்டும் என்ற உணர்வினை ஒட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில் நினைவு பயிற்சி (Refresher Course) நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அடிக்கடி விபத்து ஏற்படுத்தும் ஒட்டுநர்கள், ஒட்டுநர் பணியில் உள்ள குறைகளைச் சரிசெய்துகொள்ளவும் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கவும் ஒட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் நினைவுப் பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தைச் சார்ந்த கும்மிடிப்பூண்டி கிளையில சுமார் ரூ. 30.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள ஒட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி (Driving Range) அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

6.2 பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஒட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஒட்டுநர் பயிற்சிக்கென ஒரு திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் நல்ல உடற்கட்டு உள்ள, பள்ளி இறுதித்தேர்வில் தேர்ச்சிபெற்ற

[1994 ஏப்ரல் 7]

இளைஞர்களைத் தேர்வு செய்து அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்குக் கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல் பேருந்தில் ஏற்படும் சிறு பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், பொதுமக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி அளித்தல் போன்றவற்றில் தீவிரப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

6.3. விபத்துகளைப் பெருமளவில் குறைக்கும் பொருட்டு அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக ஒட்டுநர்களுக்கும் “பாதுகாப்பு வழிமுறைகள் அறியும் முகாம்” ஒன்றினை மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் முறையாக நடத்திவருகின்றன. மருத்துவர்கள், உளவியலார்கள், காவல் துறையினர் மற்றும் நெடுஞ்சாலைத்துறை அலுவலர்கள் ஆகியோர் இத்திட்டத்தில் இணைந்துள்ளார்கள். பார்வைக் குறைபாட்டினால் ஏற்படும் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கும் நோக்கில் 45 வயதினை அடைந்த அனைத்து ஒட்டுநர்களும் ஆண்டுதோறும் கட்டாய கண் பார்வை பரிசோதனைக்கு அனுப்பப்படுகிறார்கள். அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் முதுநிலை அலுவலர்கள் கலந்துகொள்ளும் விவாதங்கள், கலந்துரையாடல்கள் மூலம் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த ஒட்டுநர்களுக்கு சாலை பாதுகாப்பு, முதலுதவி சாலை விதிகளைச் சர்வசாதாரணமாக மீறுதலைத் தவிர்ப்பதின் முக்கியத்துவம் ஆகியவை அழுத்தமாக உணர்ந்தப்படுகின்றது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சாலை பாதுகாப்பின் முக்கியத்துவத்தினை ஒட்டுநர்களுக்கு உணர்த்த ஒளிப்படச் சுருள்களைக் காட்டுகின்றன. இத்தகைய சாலை பாதுகாப்பு உணர்வு இயக்கங்களின் மூலம் ஒட்டுநர்களிடையே நல்ல விழிப்புணர்ச்சி ஏற்பட்டு இருப்பதாகவும் மேலும் இவ்வழிகள் நல்ல பலன் விளைவிப்பனவாகவும் இருப்பதாக அறியப்படுகிறது.

6.4 பயணம் செய்யும் பொது மக்களின் பாதுகாப்பினை மேம்படுத்தவும் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு உள்ளன. படிக்கட்டுப் பயணங்கள் தடுக்கப்படுகின்றன. படிக்கட்டுப் பயணம் மற்றும் ஓடும் வண்டியில் ஏறுதல், இறங்குதலினால் விளையும் விபத்தினைக் குறைக்க நடத்துநர்களுக்கு நினைவுச் சுடர் பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்தப்படுகின்றன. வர்த்தகப் பொருட்காட்சிகளின் போது காட்சி அரங்குகளில் விளக்கப்படங்கள் வடிவமைப்புகளைக் காட்டிவைப்பதன் மூலம் சாலை பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வு விளம்பப்படுகிறது. முக்கிய நெடுவழிகளில் ஒட்டுநர் ஆய்வாளர்களைக் கொண்டு மேற்பார்வையிடுவதன் மூலம் அதிவேகமாய் ஒட்டுதல் கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது.

7.0 தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள் :

7.1 பயணிகளுக்குச் சேவை செய்வதோடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமது தொழிலாளர்களின் நலனையும் தொடர்ந்து காத்து வருகின்றன.

1994 ஏப்ரல் 7]

7.2 மூன்றாண்டுகளுக்கொருமுறை அரசு போக்குவரத்துக் கழக நிருவாகத்திற்கும் தொழிற்சங்க கூட்டமைப்புகளின் பிரதிநிதிகளுக்குமிடையே ஊதிய விகித உடன்பாடு கையெழுத்திடப்படுகிறது. கடைசி ஊதிய ஒப்பந்தம் 1992 செப்டம்பரில் ஏற்பட்டு 1.9.1992 முதல் நடைமுறைக்கு வந்துள்ளது. 1992 செப்டம்பரில் ஏற்பட்ட ஊதிய ஒப்பந்தம் நடைமுறை வாய்ப்பு வசதிகளை அதிகரிப்பதை உறுதி செய்வதோடு அரசுப் போக்குவரத்துக்கழகப் பணியாளர்களின் நலனுக்காகப் பல புதிய அம்சங்களையும் அறிமுகப்படுத்தி உள்ளது. அடுத்த ஊதிய உடன்பாடு 1.9.1995 முதல் அமுலுக்கு வரும். 1992 ஆம் வருடத்திய திருத்திமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதங்கள் அகில இந்திய நுகர்வோர் விலை குறியீட்டு புள்ளிகள் (800 அடிப்படை 1960=100) அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன. செயல்-ஊக்குவிப்பு திட்டம், குளிர் கண்ணாடிகள், சலவை சோப், பால் பாயினட் பேனா, படிமுறைப் பணிப்படி, பணியாளர்களுக்கு இலவச அனுமதி அட்டைகள், பணியாளர்களுக்கு இலவசப் பயண வாய்ப்பு, விபத்து விடுப்பு, ஆம்புலன்ஸ் வண்டி, மருத்துவப் பேறு வசதிகள், பணியின்போது மறைந்த பணியாளர்களின் வாரிசுக்குப் பணி, குடும்பநல நிதி, மழைக்கால உடை, பாய், சலவைப்படி வழங்கல் போன்றவை அந்தந்த அரசுப் போக்குவரத்து கழக ஊழியர்களுக்கு விரிவுபடுத்தப்பட்டு தொடரும் தொழிலாளர் நல திட்டங்களாகும்.

7.3 1992-ஆம் ஆண்டு ஊதிய ஒப்பந்த அடிப்படையில் சில பிரிவினரின் திருத்தியமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதம் கீழ்வருமாறு:-

பதவி	தற்போதைய ஊதிய விகிதம்	திருத்தியமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதம்
(1)	(2)	(3)
அலுவலக உதவியாளர்	740-15-950	990-15-1350
நடத்துநர்	760-15-880-20-1000	1010-15-1130-20-1430
ஒட்டுநர்	780-15-900-20-1020	1030-15-1150-20-1450
இளநிலை உதவியாளர்	820-20-1160	1070-20-1610
பணிமனைக் கண்காணிப்பாளர்.	1330-55-1605-65-2385	1580-55-1965-65-3135

[1994 ஏப்ரல் 7]

7.4. படிகள் :

வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, ஊரகப்படி மற்றும் மலைப் பகுதி ஈட்டுப்படிகள் ஆகியவை தொடர்ந்து தற்போதைய நிலவரத்தில் வழக்கில் உள்ளவாறு கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. எனினும் நலவாழ்வுப்படியானது அடிப்படைச் சம்பளம் மற்றும் அகவிலைப்படியில் நான்கு விழுக்காடு அல்லது குறைந்த பட்சம் ரூ. 100 மாதம் தோறும் வழங்கப்படுகிறது.

7.4.1 சலவைப் படி : சீருடை வழங்கப்பட்டுள்ளவர்களுக்கு வழங்கப்படும் சலவைப் படி வீதம் ரூ.20/- விருந்து ரூ.30/- ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.4.2 தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்களுக்கான ஓய்வூதியச் சலுகைகள் திட்டம்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்களின் விருப்பத்தின் அடிப்படையில் இந்தியாவிலேயே தன்னிகரற்ற ஓய்வூதியச் சலுகை திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டம் போக்குவரத்துப் பணியாளர்களின் நீண்ட காலத் தேவையை நிறைவு செய்யும் மூன்றாவது சலுகை ஆகும். சுருக்கமாக கூறினால் 1.9.92-ஆம் நாளில் கழகத்தில் பணியாற்றும் நிரந்தரப் பணியாளர் ஒவ்வொருக்காகவும் ரூ. 1000/-ஐ 40 சம தவணைகளில் இத் திட்டத்திற்காக தம் பங்குத் தொகையாக நிர்வாகம் மேற்படி நிதியில் பணத்தை செலுத்தும். தவிரவும் நிரந்தரப் பணியாளர்களும் 1-9-1992-க்கு பிறகு நிரந்தரப் பணிக்கு அமர்த்தப்படும் இதர பணியாளர்களும் தங்கள் பங்காக மாதம் ரூ. 50/-வீதம் ஓய்வு பெறும் தேதி வரையோ அல்லது கழகத்தை விட்டு வெளியேறும் நாள் வரையோ மேற்படித் திட்டத்திற்காக மேற்படி நிதியில் பங்குத் தொகை செலுத்த வேண்டும்.

தொடக்கத்தில் 1-9-1992 முதல் 31-8-1997 வரை ஓய்வு பெறும் ஒவ்வொரு பணியாளர்களுக்கும் முதல் கட்டமாக மாதம் ரூ.300/- அவர்களுடைய வாழ்நாள்வரை வழங்கப்படும். அடுத்தடுத்து வரும் 5 ஆண்டுகளில் ஓய்வு பெறும் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் முறையே ரூ.450/-, ரூ.600/- ரூ.750/- ரூ.1000/- மற்றும் 1258/-ம் மாதா மாதம் வழங்கப்படும். இத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்கு என ஒரு நிர்வாகியை அரசு நியமித்துள்ளது.

7.4.3. விருப்ப ஓய்வுத் திட்டம்-விருப்ப ஓய்வுத் திட்டத்தின்கீழ் ஓய்வு பெறும் மாநிலப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு எஞ்சியுள்ள பணிக்காலத்திற்கென வழங்கப்படும் ஒரு மொத்த தொகை ஆண்டுக்கு ரூ. 7500/-ல் இருந்து ரூ.8,500/- ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. அதிக பட்சத்

1994 ஏப்ரல் 7]

தொகை அளவு ரூ. 60,000/- ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. தொகை அளவு ரூ. 60,000/-லிருந்து ரூ.68000/-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.4.4 தொழிலாளர் வைப்பீட்டு நிதி மற்றும் பணிக்கொடை திட்டத்தின் கீழ் நியமனம்.

ஒவ்வொரு தொழிலாளர்களுக்கும் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை தொழிலாளர் வைப்பீட்டு நிதி, பணிக்கொடைத்திட்டம் மற்றும் ஒய்வுக்கால சேமநல நிதித் திட்டத்தின் கீழ் குறிப்பிட்ட படிவத்தில் நியமனதாரர்கள் நியமனம் செய்யப்படுகிறார்கள்.

7.4.5 சட்டக் கட்டணச் செலவை ஈடு செய்தல் :

1-9-1992 ஆம் நாள் முதற்கொண்டு ஒட்டுநர் ஒருவர் தன் பணிக்காலத்தின்போது ஏற்பட்ட விபத்துக் குறித்து நீதிமன்றத்தில் தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் வழக்கில், தான் முழுவதும் நிரபரதி என்றோ அல்லது சந்தேகப்பலன் அடிப்படையில் நிரபரதி என்றோ அறிவிக்கப்பட்டால் அத்தகைய ஒட்டுநருக்கு மோட்டார் விபத்து கேட்புரிமை தீர்ப்பாயத்தின் முடிவு என்னவாக இருந்த போதிலும் அவ் வழக்கிற்காக சட்டக் கட்டண உதவித் தொகையாக ரூ. 500/- வழங்கப்படுகிறது. 1-9-1992 நாள்முதற்கொண்டு படியில் நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள் விபத்துக்குள்ளாகி நடத்துநர் மீது தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் நீதி மன்றத்தின் குற்றவியல் வழக்கில், தான் முழுவதும் நிரபரதி என்றோ அல்லது சந்தேகப் பலனை அளிப்பதன் மூலம் நிரபரதி என்றோ அறிவிக்கப்பட்டால் மோட்டார் வாகன தீர்ப்பாயத்தின் முடிவு என்னவாக இருந்தபோதிலும் அவ் வழக்கிற்கான சட்டக் கட்டண உதவித்தொகையாக ரூ. 500/- நடத்துநருக்கு வழங்கப்படுகிறது.

7.4.6. பாத அணி.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் காலணி வழங்குதல் பின்வருமாறு முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது :

காலணி : தகுதியுள்ள ஒரு தொழிலாளர் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஒரு ஜோடி காலணி (shoes) மற்றும் நான்கு ஜோடி காலுறைகளும் (socks) அல்லது எட்டு மாதங்களுக்கு ஒருமுறை ஒரு ஜோடி மிதியடிகளும் அதாவது இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மூன்று ஜோடி மிதியடிகளும் பெறத் தகுதி உடையவராவார்.

7.4.7 படிப்பு உதவித் தொகை :

ஒரு தொழிலாளரின் மகனோ அல்லது மகளோ பல்மருத்துவம் மருந்தாக்கியல் கால்நடை மருத்துவம் உட்பட மருத்துவம், பொறியியல்,

[1994 ஏப்ரல் 7]

வேளாண்மை மற்றும் சட்டம் போன்ற தொழில் கல்வி பட்டப்படிப்பில் முழு நேர மாணவ/மாணவியாக படித்தால் சில நிபந்தனைகளின் அடிப்படையில் அத் தொழிலாளர்களுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு தகுதி அடிப்படையிலான படிப்பு உதவித் தொகையாக ரூ. 1000/-க்கு மிகாமல் வழங்கப்படுகிறது.

7.4.8 கல்வி முன்பணம்.

தொழிலாளரின் குழந்தைகள் பள்ளிகளில் மற்றும் கல்லூரிகளில் பயன்றால் சரியான சான்றின் அடிப்படையில் அத் தொழிலாளருக்கு ஒவ்வொரு ஆண்டும் மே மாதம் ரூ.750/- கல்வி முன்பணமாக வழங்கப்படுகிறது.

7.4.9 தொழில் வகையில் உடல்நலம்.

மோல்டிங், கேஸ்டிங், டயர் புதுப்பித்தல், நைட்ரைடிங், ஸ்பிரே பெயிண்டிங், டிகிரிசிங் மற்றும் எப். ஆர். பி. பிரிவுகளில் பணியாற்றும் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் ஒவ்வொரு பணி நாளிலும் 100 மில்லி பால் வழங்கப்படுகிறது. மேலும், 2 ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை மருத்துவ சோதனை செய்யப்பட்டு, வேண்டிய மருத்துவ வசதி செய்து தரப்படுகிறது.

ஓட்டுநர்களின் கண்பார்வையினைச் சோதிக்கும்பொருட்டு தமிழ்நாடு நகர வளர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு பார்வைத் திறன் சோதனைக்கருவி (Vision Screener) அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், இருதயம், கண், பல், காது, மூக்கு, தொண்டை, நீரிழிவு (E.N.T., Diabetics, Alcoholic) மருத்துவச் சிகிச்சைப் பிரிவுகள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அமைந்துள்ளன.

7.4.10 விடுப்புச் சலுகைகள் (Leave benefits)

1.9.92 முதல் ஆண்டு ஒன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு (Sick leave) 11 நாட்களிலிருந்து 12 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.4.11 ஓட்டுகைப் படி (Steering Allowance)

(அ) போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் ஓட்டுனர்களுக்கு, பேருந்துகளின் இயக்கத் தொலைவு மற்றும் நகர, பெருநகர மற்றும் மலைப்பகுதி பேருந்துகளுக்கு ஏற்றவாறும், பணி நேரங்களுக்கு ஏற்பவும் ரூ. 1.50 முதல் ரூ. 4.00 வரை ஓட்டுகைப் படி முறைப்படுத்தப்பட்டு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. முறைமாற்றுப் பணியில் முழுமையாக எல்லாப் பயணத்

1994 ஏப்ரல் 7]

தடவைகளும் ஒட்டி கிலோ மீட்டர் இழப்பில்லாமல் பணி முடித்தவர்களுக்கு இந்த ஒட்டுகைப் படி வழங்கப்படுகின்றது. இரவுப்பணி ஆற்றும் ஒட்டுநர்களுக்கு ஒட்டுகைப் படி இரட்டிப்பாக வழங்கப்படுகிறது.

(ஆ) 1.9.92 முதல் ஒவ்வொரு நிரந்தர நடத்துநர்களுக்கும் பேருந்துகளில் பணிபுரியும்போது சில நிபந்தனைகட்டுப்பட்டு பயணத் தடவைகள் எதுவும் குறையாமல் குறிப்பிட்ட கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு குறையாமல், முழுமையாக இயக்கப்பட்ட ஒவ்வொரு பணிக்கும் ரூ.1/-வீதம் நடத்துகைப் படி வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

7.4.12. “ஆளுக்கொரு வீடு திட்டத்தின்” கீழ் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் வீட்டு வசதிக்காக குடியிருப்புகள் கட்ட தொழிலாளர் வீட்டு வசதிச் சங்கங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. சாலைகள் வசதிகள், தெருவிளக்கு மற்றும் குடிநீர் வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கான மொத்த மதிப்பீட்டில் அதிகப்பட்டசமாக 9 விழுக்காடு செலவு செய்ய சம்பந்தப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதுகாறும், 4525 வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. 20 வீடுகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. மேலும் 694 வீடுகள் கட்ட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

7.4.13 தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்குக் கூட்டுறவு வீட்டு வசதிச் சங்கங்கள் மூலமாக வீட்டுவசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கு சுழல் நிதியாக ரூ. 1.5 கோடி அளவிற்கு நிதிதிரட்ட “சுழல்முறை வீட்டு நிதித்திட்டத்தை” (Revolving Housing Fund Scheme) அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. தற்காலிக திட்டத்தின்படி வீட்டுமனைகளின் விலையில் 33.33 விழுக்காடு முதல் 50 விழுக்காடு வரை நிரந்தரமாக்கப்பட்ட மாநிலப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் இச் சுழல் நிதியில் இருந்து கடன் பெறுவதற்காக தமிழ் நாட்டில் உள்ள ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகமும் தொடக்கத்தில் ரூ.10 இலட்சம் சுழல்முறை வீட்டு நிதியாக போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தில் குறித்தகால வைப்பீடாக (Fixed Deposit) இணை வைப்பீட்டாளர்களது (Joint Holder) முதலீடு செய்ய வேண்டும். சுழல்முறை நிதிக்கான விதிமுறைகள், கோட்பாடுகள் ஆகியவற்றை உருவாக்க நிர்வாக இயக்குநர், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், முதுநிலை மேலாளர் (நிதி) போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் மற்றும் நிதிக்கட்டுப்பாட்டு அலுவலர் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியோர்களைக் கொண்ட ஒரு குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. அக் குழுவின் அறிக்கை அரசின் ஆய்வில் உள்ளது.

7.4.14 ஊதியக் கொடை

1992-93 ஆம் ஆண்டில் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள தகுதியுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஊக்கத் தொகையான ரூ. 550/- உடன் மாத ஊதியம், அகவிலைப்படி, மற்றும் நகர சட்டுப்படி/ கிராமப்படியில் ஊதியக் கொடையாக 8.33 விழுக்காடு மற்றும் கருணைத் தொகையாக 7.17 விழுக்காடு வழங்கப்பட்டது. பணியாளர்களுக்கு இவ்வுருடம் ஊதியக் கொடை தகுதி உடைய காலத்திற்கு மட்டுமே வரையறுக்கப்பட்டிருப்பினும் கருணைத் தொகை முழு ஆண்டுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஊதியத் கொடை பிரச்சினை ஒரு சிக்கலான பிரச்சினை. அரசு இப்பிரச்சினையை முழுமையாக ஆய்வு செய்து மாநில அளவிலான சங்க அமைப்புக்களின் பிரதிநிதிகளுடன் விவாதம் நடத்தியது. இதற்கு மாறாக சில தொழிலாளர்கள் 1993 நவம்பரில் இதே பிரச்சினைக்காக வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். நிலைமையைச் சமாளிக்க வேண்டுமென்ற முயற்சியாக, ஊதிய கொடை அல்லது கருணைத் தொகைபெறத் தகுதி பெறாத ஒவ்வொருவருக்கும் வட்டியில்லா முன்பணமாக ரூ. 1,000/- வழங்க அரசு ஒப்புக்கொண்டது.

7.4.15 திருமணக்கடன்

போக்குவரத்துக் கழக நிர்ந்தர ஆண் தொழிலாளர் அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்பட்ட திருமணக்கடன் ரூ.3,000/-லிருந்து ரூ.4,500/- ஆகவும் பெண்தொழிலாளர் அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் திருமணக் கடன் ரூ.5,000/- லிருந்து ரூ.6,500/- ஆகவும், சில நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு 19.92 முதல் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.4.16 ஈமச்சடங்கு செலவுகள்:

பணிக் காலத்தில் இறக்க நேரிடும் போக்குவரத்து ஊழியருக்காக அல்லது அவரது குடும்ப உறுப்பினர்களுக்காக, உடனடி உதவி அளிக்கும்பொருட்டு கீழ்க்கண்டவாறு திரும்ப வசூலிக்கப்படாத மானியம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

அ) போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர் இறப்பிற்கு ரூ. 500/-

ஆ) குடும்ப உறுப்பினர் இறப்பிற்கு ரூ. 250/- (போக்குவரத்துக் கழக ஊழியரின் மனைவி/கணவர், திருமணமாகாத குழந்தைகள், தந்தை, தாய் மற்றும் தொழிலாளியை சார்ந்திருக்கும் விதவை மகள் ஆகியோர் குடும்ப உறுப்பினர் ஆவர்)

1994 ஏப்ரல் 7]

7.4.17 சீருடை மற்றும் உடை

போக்குவரத்து ஆண் ஊழியர்களுக்கு 2 ஜதை டெரிக்காட்டன் சீருடைத் துணியும், பெண் ஊழியர்களுக்கு இரண்டு பாலியஸ்டர் சேலைகள். அல்லது மூன்று பருத்தி சேலைகளும் மற்றும் மூன்று பாலியஸ்டர் இரவிக்கைத் துணிகளும் ஒவ்வொரு ஆண்டும் வழங்கப்படுகிறது. ஆண்டொன்றுக்கு ஆண் ஊழியர்களுக்கு 1 ஜதைக்குகான தையற்கூலி ரூ.65/-லிருந்து ரூ.80/-ஆகவும். பெண் ஊழியர்களுக்கான தையற்கூலி ரூ.25/-லிருந்து ரூ.40/-ஆகவும் உயர்த்தி வழங்கப்படுகிறது.

மலைப்பகுதியேன அராசால் அறிவிக்கப்பட்ட இடங்களில் ஒவ்வொரு ஊழியருக்கும் ஒரு கம்பளிச்சட்டை ஆண்டுதோறும் வழங்கப்படுகிறது.

சமவெளியில் இருந்து மலைப்பகுதிக்கு முறையாக (Regularly) பேருந்து இயக்கும் ஒட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் ஒவ்வொருவருக்கும் ஒரு கம்பளி கழுத்துக்குட்டை (Muffler) ஆண்டுதோறும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

7.4.18

முந்தைய தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றி தற்போழுது மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரிந்த பணிக்காலத்தையும் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ள அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

8.0 பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலகவங்கியின் நிதி உதவி:

தமிழ்நாடு நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சி திட்டத்தின் கீழ் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலக வங்கி கடனுதவியாக ரூ. 58.80 கோடி வழங்கியது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் இத்தொகையை கொண்டு பழைய பேருந்துகளுக்கும் பதிலாகப் புதிய பேருந்துகளை விடுதல். பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல் ஆகியவகையில் 1000 பேருந்துகளை வாங்க முடிந்தது. இத்திட்டத்தின் கீழ் ஆவடி, ஐயப்பன்தாங்கல் ஆகிய இடங்களில் பணிமனைகளும் பேருந்து நிலையங்களும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. ஆலந்தூரில் ஒரு பணிமனையும், எண்ணூர், கண்ணதாசன் நகர் ஆகிய இடங்களில் பணிமனைகளும் பேருந்து நிலையங்களும், முகப்பேர் கிழக்கு மகாகவி பாரதி நகர் ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையங்களும் அமைப்பதற்கான கட்டுமானப் பணிகள் தற்போது நடைபெற்று வருகின்றன.

[1994 ஏப்ரல் 7]

9. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்:

9.1 தமிழ்நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதித் தேவைகள் சிறப்பான முறையில் நிறைவு செய்யப்படுகின்றன. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொருளாதார தேவைகளுக்கு நிதி உதவி அளிக்கவும், இப்போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும் பேருந்துக்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும் பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும் குறைந்த வட்டியில் நிதியுதவி வழங்கவேண்டி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதியுதவி நிறுவனம் 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச்சுத் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. அதற்கான நிதியைப் பொதுமக்களிடமிருந்தும், மற்ற நிறுவனங்களிடம் இருந்தும் வைப்புத் தொகைகளாகத் திரட்டுகிறது.

9.2 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் செயல்படத் தொடங்கிய காலந்தொட்டு ஆதாயத்தில் இயங்கி வருகிறது. கடந்த மூன்றாண்டுகளில் வருமான வரி ஒதுக்கீட்டிற்குமுன் இந்நிறுவனம் ஈட்டிய ஆதாயத் தொகை விவரம் வருமாறு :-

ஆதாயம் (வரி ஒதுக்கீட்டிற்கு முன்)

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

ஆண்டு.

1991-92

34.52

1992-93

62.58

1993-94

70.83

(1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி

திங்கள் வரையில் தற்காலிகம்)

9.3 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் செயற்படத் தொடங்கிய காலத்திலிருந்து 1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் வரையிலான காலஅளவில், ரூ. 1,117.47 கோடி (கடன்பெற ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ள ரூ. 16.51 கோடி உட்பட) நிதிஉதவி அளித்துள்ளது. அதன் தனித்தனி விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:-

நிதியுதவி.

(ரூபாய் கோடியில்)

1990-91 வரை

719.23

1991-92

111.56

1992-93

141.93

1993-94

144.75

(1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி

திங்கள் வரையில்)

மொத்தம் :

1117.47

1994 ஏப்ரல் 7]

9.4 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்டதிலிருந்து மாநிலப் போக்குவரத்து கழகங்களின் பெரும்பான்மை நிதித் தேவைகளையும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனமே கவனித்து வருகிறது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் நிதி உதவியின் மூலம் மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பழைய பேருந்துகளுக்கு பதிலாக புதிய பேருந்துகளை வாங்கும் வகையிலும், எண்ணிக்கையை அதிகரிக்கும் வகையில் இதுவரையில் சுமார் 17,127 புதிய பேருந்துகளை வாங்கியுள்ளது. பொதுவாக குறுகிய காலக் கடன் பெறும் முறையை விட, தவணை முறைக்கடன் பெறுவது அதிகமாக இருக்கும். பேருந்து கட்டணத்தை, மேற்கொண்டும் திருத்தியமைக்காவிடில், டீசல் விலை உயர்வு இயக்கச் செலவு ஆகியவற்றை கருத்திற்கொண்டு, அதன் அடிப்படையில் வரும் 1994-1995-ல் மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், புதிதாக பேருந்துகள் வாங்குவதைக் குறைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கும். தவணை முறைக் கடன் கோருதல் குறைந்துள்ளபோதிலும், மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் குறுகிய கால கடன் பெறக் கோரிக்கைகள், கணிசமான அளவில் உயர்ந்துள்ளன. எனவே மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எதிர்நோக்கியுள்ள நிதி நெருக்கடியை, கருத்தில் கொண்டு தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், அதிகப்படியான குறுகிய கால கடன் உதவிகளை வழங்கவேண்டியிருந்தது.

புதிய முயற்சி: இந்த ஆண்டில் நிதி சீர்திருத்தங்களினால் ஏற்பட்ட வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப நிதி நிறுவனங்களும் துரிதமான வளர்ச்சி அடையத் தொடங்கியுள்ளன. முன்னேற்றத்திற்கு ஏற்ப தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனமும் தவணை மற்றும் கழிவுத் தொகை முறைகளை மேற்கொள்ள முடிவு செய்துள்ளது.

9.5 1975-76 ஆம் ஆண்டு இறுதியில் ரூ. 1.31 கோடியாக இருந்த வைப்புத் தொகை 31-1-1994 ஆம் நாளன்று ரூ. 230.92 கோடியாக பெரும் அளவிற்கு உயர்ந்துள்ளது.

9.6 1993-94 ஆம் நிதியாண்டில், 1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் வரையிலான கால அளவில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், தன்னுடைய வைப்பீட்டுத் தொகையை ரூபாய் 24.18 கோடியாக பெருக்கியுள்ளது. 1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் வரையில் மொத்த வைப்பீட்டுத் தொகை ரூ. 92.73 கோடியாகும். வைப்பீட்டாளர்களுக்கு மனநிறைவு அளிக்கும் வகையில், கணினி முறையின் மூலம் பணிகளை நிறைவேற்றியதாலும், வைப்பீட்டாளர்களுக்கு உரிய வட்டியை, குறித்த தேதிகளில் சிறப்பாக அளித்ததன் மூலமாகவும் இது சாத்தியமாயிற்று. கவர்ச்சிகரமான வட்டிவீதங்களை அளித்ததன்மூலம், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி

[1994 ஏப்ரல் 7]

நிதி நிறுவனம். குறுகிய கால வைப்பீட்டுத் தொகைகளை அரசுத் துறைகளிடமிருந்தும், அரசு நிறுவனங்களிடமிருந்தும் பெறத் தொடங்கியது. இக் குறுகிய கால வைப்பீட்டுத் திட்டம் பெரிதும் வரவேற்கப்படுவது உற்சாகம் அளிப்பதாக உள்ளது. 31-1-1994 ஆம் நாள் நிலவரப்படி, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் குறுகிய கால வைப்பீட்டுத்தொகை ரூ. 15.64 கோடியாகும். வைப்பீட்டுக் கணக்குகளும், கடன் கணக்குகளும் முழுமையாகக் கணினி மயமாக்கப்பட்டுள்ளன. 31-1-1993 ஆம் நாள் நிலவரப்படி 42,931 ஆக இருந்த வைப்பீட்டாளர்களின் எண்ணிக்கை 31-1-1994 ஆம் நாளன்று 51,238 ஆக கணிசமான அளவில் உயர்ந்துள்ளது.

9.7 கால முறை வட்டியளிப்புத் திட்டம் மற்றும் பன்மடங்கு பணப் பெருக்கத் திட்டங்களின் மூலம் வைப்பீட்டுத் தொகை அதிகம் பெருகியுள்ளது. குறைந்த வைப்பீடாக ரூபாய் 1000 செலுத்தும் புதிய வைப்பீட்டுத் திட்டம் பொதுமக்கள் மத்தியில் நல்ல வரவேற்பை பெற்றுள்ளது.

10.0 பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு:-

10.1 பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு சாலைப் போக்குவரத்துத் துறை மற்றும் கணினி துறையிலும் கீழ்க்கண்ட தனது இரண்டு பிரிவுகளின் மூலமாக ஆலோசனைப் பணிகளை வழங்கி வருகிறது.

(1) பயணிகள்-சரக்குப் போக்குவரத்துப் பிரிவு (2) பணி ஏற்பாட்டு வடிவமைப்பு மற்றும் கணினி மேம்பாட்டுப் பிரிவு.

10.2 மேலே குறிப்பிட்டுள்ள பிரிவுகள் தகுதியும் அனுபவமும் உள்ள ஆலோசகர்களைத் தன்னகத்தே கொண்டுள்ளன. மேலும், இந்நிறுவனம் சிறந்த தேர்ச்சி பெற்ற வல்லுநர்களை, தமிழ்நாட்டின் ஏனைய சகோதர போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், மற்றும் அரசு நெடுஞ்சாலைத் துறையிலிருந்தும், ஆலோசனை பணித்தன்மைக்கேற்பத் தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்கிறது. இது மட்டுமின்றி அரசுப் பணியிலிருந்து ஓய்வு பெற்ற அனுபவமிக்க அலுவலர்களையும் தேவைக்கேற்ப பணிச்சமையைச் சமாளிக்க இந்நிறுவனம் பயன்படுத்திக்கொள்கிறது. ஆலோசனைப் பணி, போட்டிகள் மிகுந்த தொழிலாகயிருப்பினும் 1984 ஆம் ஆண்டில் அதன் தொடக்கத்திலிருந்தே படிப்படியாக முன்னேறிக்கொண்டு வருகின்றது. போக்குவரத்துத் துறையில் கணினி மயமாக்குதல் அடிப்படை வசதிகள் ஆகியவற்றிற்குத் திட்டமிடுவதில் இத்துறைக்கு நிறைய வாய்ப்புகள் உள்ளன. பூங்கா புகைவண்டி நிலையத்திலிருந்து சேமியர்ஸ் சாலை வரையில் சுமார் 8.4 கி.மீ. நிகத்திற்கு அண்ணா சாலை நெடுக, சாலைப் போக்குவரத்துக்கு

1994 ஏப்ரல் 7]

மட்டுமின்றி மேனிலைப் பேருந்துப் பாதை (Elevated Busway) அமைப்பது குறித்து பொறியியல் வகையிலான சாத்தியக் கூறுகள் பற்றி சுமார் 1.2 கோடி செலவில் விரிவான ஆய்வு செய்வது தொடர்பான திட்டமொன்றை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஆலோசனைப் பணிக்குழு மேற்கொண்டுள்ளது. இந்த ஆய்விற்கு, சென்னைப் பேருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமத்தின் மூலம், உலக வங்கியிடமிருந்து தொகை பெறப்படுகிறது.

10.3 இந்நிறுவனத்தின் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் தொடர்ந்து ரூபாய் 2.00 இலட்சமாக இருந்து வருகிறது. இந்நிறுவனத்தின் சேமநிதியும், உபரி நிதியும் அதிகரித்துள்ளது. 31-3-1992ஆம் நாள் நிலவரப்படி இந்நிறுவனத்தின் சேம நிதியும் உபரி நிதியும் ரூ. 5.31 இலட்சமாக இருந்தது. இந்நிறுவனத்தின் சீரான நிதி வளர்ச்சியையும், ஆதாயத்தையும் இது காட்டுகிறது. 1993-94 ஆம் ஆண்டில், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாட்டின் மூலம் தொகை ரூ. 50 இலட்சம் கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இது கடந்த ஆண்டுகளைவிட குறிப்பிடத் தக்க வகையில் அதிகமாகும். இருப்பினும், இந்நிறுவனத்தின் மூலதனத்தை அதிகரிப்பதற்குரிய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

11.0 போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்காக நடத்தப்படும் சிறப்பு நிறுவனங்கள்: சாலை போக்குவரத்து நிறுவனம்: சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் 1976-ஆம் ஆண்டு சங்கங்கள் பதிவு சட்டம் 1860-ன் கீழ் துவங்கப்பட்டது. இந்நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நன்மைக்காக மேற்பார்வை மற்றும் நிர்வாகம் பற்றிய ஆய்வு, மூலப்பொருள் சோதனை, ஒட்டுநர் பயிற்சி ஆகிய துறைகளில் பயிற்சி அளித்து வருகிறது. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், தனித்தனி பிரிவுகளைக் கொண்டுள்ளது. அதாவது (1) போக்குவரத்து, மற்றும் கொண்டு செல்லுதல், (2) மேலாளர், கணக்கு மேலாளர், இயக்கம் மற்றும் வணிக மேலாளர் மற்றும் பொருள் மேலாளர் ஆகியோர்களுக்கான கூட்டம் ஏற்பாடு செய்தல், (3) மூலப்பொருள் பரிசோதனை, (4) பண்டக சாலை-கொள்முதல், சரிபார்ப்புமுறை டயர், எரிபொருள், பொருள் மேலாண்மை முதலியவை குறித்த பணிகளைகள் ஆகியவற்றில் பணிபுரியும் அலுவலர்கள்/ஊழியர்களுக்கு பயிற்சி அளித்தல், (5) ஒட்டுநர் பயிற்சி, (6) மேற்பார்வை மற்றும் கணக்குகள் பணியாளர்களுக்கு தேர்வு நடத்துதல், (7) எரிபொருளைப் பயன்படுத்தல், புகை அடர்த்தி ஆகியவற்றில் எந்திரம் குறித்த ஆராய்ச்சி, கனரக ஊர்தி ஒட்டுநர் பயிற்சி, ஆகியவை சாலை பேக்குவரத்து நிறுவனத்தால், கும்மிடிப்பூண்டி பயிற்சி நிலையத்தின் மூலம் நடத்தப்பட்டு வருகிறது. 1993-94ஆம் ஆண்டில் (31-1-1994 வரை) 852 பேர் அவர்களுடைய

[1994 ஏப்ரல் 7]

பயிற்சியை முடித்துள்ளனர். வளர்ந்து வரும் தேவையை நிறைவு செய்ய, பயிற்சித் திறனைப் பெருக்க வேண்டி, கனரக ஊர்தி ஓட்டுநர் பயிற்சியினை சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், தீரன் சின்னமலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்து கழகம், பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றால் நடத்தப்படும் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகளுடன் இணைந்து அளிக்கப்பட வேண்டுமென அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. இந்நிறுவனம் பெருந்துறையில் பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியை 1992-93-ஆம் கல்வியாண்டிலிருந்து நடத்தி வருகிறது. புதிதாக பெருந்துறையில் கட்டப்பட்டுள்ள கட்டிடத்திலேயே இக்கல்லூரி செயல்பட்டு வருகிறது. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள ஈரோட்டில் அமைந்த, சாலை மற்றும் போக்குவரத்துத் தொழில் நுட்ப நிறுவனம் (IRTT) தனது 10-வது ஆண்டினைத் தொடங்கியுள்ளது. 1993-94-ஆம் ஆண்டில் 778 மாணவர்கள் இங்கு பயில்கிறார்கள். இங்கு தானியங்கி பொறியியல், எந்திரப் பொறியியல், மின்னணுவியல் தொலைத் தொடர்பு பொறியியல், கட்டிடப் பொறியியல், கணினி அறிவியல் ஆகிய பாடங்கள் தற்போது கற்பிக்கப்படுகின்றன. சென்னைக்கு அருகிலுள்ள குரோம்பேட்டை, பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் முறையே மூன்று பஸ்தொழில் பயிலகங்கள் தொடங்குவதற்கு சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கு அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது. இந்த மூன்று பஸ்தொழில் பயிலகங்களும் 1992-93 ஆம் கல்வியாண்டில் 180 மாணவர்களுடன் செயல்பட்டது. இது அரசின் பஸ்தொழில் பயிலகங்கள் மற்றும் அரசு நிதியுதவி பெறும் நிறுவனங்களுடன் இணைந்து செயல்பட்டு வருகிறது. நடப்பு ஆண்டில் (1993-1994) இம் மூன்று பஸ்தொழில் பயிலகங்களிலும் மொத்தம் 177 மாணவர்கள் பயின்று வருகின்றனர்.

12.0. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை:

12.1: தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறையானது ஒரு பணித் துறை ஆகும். இம்மாநிலத்தில் உள்ள சுமார் 7,000 அரசுத் துறை மோட்டார் வாகனங்கள் சம்பந்தப்பட்ட பழுது பார்ப்பு பராமரிப்புப் பணிகளை இத்துறை கவனித்து வருகிறது. மாவட்டத் தலைமையிடங்களில் 17 மோட்டார் வாகன பணிமனைகள் உள்ளன. மாவட்டங்களிலுள்ள பணிமனைகளின் செயல்பாட்டினைத் திறம்பட மேற்பார்வையிடுவதற்காக சேலத்தில் ஒன்றும், திருச்சியில் ஒன்றுமாக இரு துணை இயக்குநர் அலுவலகங்களும் இத்துறையின் கீழ் இயங்கி வருகின்றன. அரசு மோட்டார் வாகனங்களைப் பராமரிப்பதற்கென ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு மோட்டார் வாகன பணிமனை

1994 ஏப்ரல் 7]

அமைப்பதென அரசு கொள்கையளவில் ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. அரசுத்துறையைச் சார்ந்த அனைத்து மேர்ட்டார் வாகனங்களுக்கும், எரிபொருள் வழங்குவதற்கென, சென்னையில் இரண்டு பெட்ரோல் நிலையங்களும், தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, தருமபுரி, கடலூர், மற்றும் நாகர்கோயில் ஆகிய இடங்களில் முறையே ஒவ்வொரு பெட்ரோல் நிலையமும் இத்துறையால் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. அரசு மேர்ட்டார் வாகனங்களை பழுது பார்ப்பதற்கும் பராமரிப்பதற்கும் “பிரிவு வாரியாக மாற்றும் திட்டம்” (Unit-Replacement System) மற்றும் “தொகுதி வாரியாக உற்பத்தித் திட்டம்” (Batchwise Production System) போன்ற பல்வேறு அறிவியல் முறைகளை இத்துறை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. அரசுத் துறை மேர்ட்டார் வாகனங்களைப் பழையது என ஒதுக்க (Condemnation) முடிவெடுக்கும் பொறுப்பும் இத்துறையைச் சார்ந்ததாகும். ஈரோட்டில் புதிதாக உருவாக்கப்பட்ட பணிமனை 13-12-1993 முதல் செயல்படத் தொடங்கியுள்ளது.

12.2. 1993-94 ஆம் ஆண்டில் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களைத் தமிழ்நாடு மேர்ட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை நிறைவேற்றி முடித்துள்ளது:-

1. 1993-94 ஆம் ஆண்டில் முடிக்கப்பட்ட திட்டங்களின் பட்டியல்:

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்)

- | | |
|--|------|
| (1) சிவகங்கை அரசுமேர்ட்டார் வாகனங்கள் பணிமனைக்குக் கூடுதல் தொழில் நுட்ப பணியாளர் அனுமதி | 0.55 |
| (2) சென்னை, பொருள் மேலாண்மை பிரிவை வலுப்படுத்தும் பொருட்டு கூடுதல் பணியாளர் அனுமதி | 0.57 |
| (3) சிவகங்கை, இராமநாதபுரம் மற்றும் ஈரோட்டில் உள்ள அரசு மேர்ட்டார் வாகனங்கள் பணிமனைகளுக்குத் தொலை பேசி வசதி ஏற்படுத்தியது | 0.70 |
| (4) சென்னை அரசு மேர்ட்டார் வாகனங்கள் பணிமனையில் (Intercom) அகத் தொலைபேசி (வசதிகள் ஏற்படுத்தியது | 0.70 |

[1994 ஏப்ரல் 7]

(ரூபாய்

இலட்சத்தில்)

(5) திண்டுக்கல்லில் அரசு பணிமனை கட்டிடமும் கற்றுச் சுவர் கட்டுதலும்	16.12
(6) இராமநாதபுரத்தில் உள்ள பணிமனைக்குச் கற்றுச் சுவர் கட்டுதல்	4.40
(7) ஈரோட்டில் உள்ள பணிமனைக்குச் கற்றுச் சுவர் கட்டுதல்	8.00

II. கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பணிகள் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன :

(1) பணிமனைகளில் புகை கருவி அமைத்தல்	2.50
(2) முக்கிய நபர்களின் மோட்டார் வாகனங்கள் பராமரிப்பு பணிமனை உருவாக்குவது	7.00

III. 1994-95-ஆம் ஆண்டில் மேற் கொள்ளப்படவிருக்கும் பணிகளின் விவரங்கள் வருமாறு :

(1) சென்னையில் உள்ள இயக்கத்தில் கணிப்பொறி வசதி ஏற்படுத்துவது	5.00
(2) இயக்குநர் அலுவலக தொலைபேசி பெட்டி 2+6ஐ 3+9ஆக மாற்றுவது	0.48
(3) மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறையில் மர்மேசை நாகாலிகளுக்கு பதிலாக இரும்பு மேசை நாகாலிகள் வழங்குவது	1.50

13.0 : 4. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை :

13.1. தமிழ்நாட்டில் கடலூர் மற்றும் நாகப்பட்டினம் ஆகிய இரு நடுத்தரத் துறைமுகங்களையும், பாம்பன், வாலிநோக்கம், இராமேசுவரம், குளச்சல் மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகிய ஐந்து சிறு துறைமுகங்களையும் தமிழக அரசு நிருவகித்து வருகிறது. பெரிய துறைமுகங்களான சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகிய இரண்டும் மத்திய அரசினால் நிருவகிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தமிழ்நாட்டிலுள்ள நடுத்தர மற்றும் சிறு துறைமுகங்களில் நிருவாகப் பராமரிப்புப் பணிகளைச் செய்வது தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையின் முக்கிய பணியாகும்.

1994 ஏப்ரல் 7]

13.2. செங்கை-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தில் உள்ள எண்ணூரைச் சம்பத்தில் தமிழக அரசு சிறு துறைமுகமாக அறிவித்துள்ளது. மத்திய அரசும் மேற்கூறிய துறைமுகத்தை சுங்கத் துறைமுகமாக அறிவித்துள்ளது.

13.3. கடலூர் துறைமுகம்:

கடலூர் துறைமுகத்தின் மேம்பாட்டிற்குரிய சாத்தியக்கூறு பற்றிய ஆய்வு “ஆலோசகர்” ஒருவரால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. விரிவான திட்ட அறிக்கை ஒன்றை இந்த ஆலோசகர் பரிந்துரைத்துள்ளார். மேற்படி மாதிரி ஆய்வுடன் கூடிய விரிவான திட்ட அறிக்கை தயாரிக்கும் பணியானது நடந்தேறி வருகிறது. பூனாவிலுள்ள மத்திய நீர்சக்தி மற்றும் ஆராய்ச்சி நிலையத்தினால் இப்பணி மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

நிலக்கரியை கையாளுவதற்கான அடிப்படை வசதியைப் வலுப்படுத்துவதற்கு மத்திய அரசு உத்தேசித்துள்ளது. கடலூரிலிருந்து 25 கி.மீ. தூரத்திலுள்ள ஆலப்பாக்கம் என்னுமிடத்தில் நிறுவப்படவுள்ள அனல் மின் நிலையத்திற்கு இது அவசியமாகவுள்ளது. இந்நோக்கத்திற்காக, கடலூர் துறைமுகத்தில் நிலக்கரியைக் கையாளுவதற்கான பல்வேறு தன்மைகளை ஆய்வு செய்யும் பொருட்டு, தமிழ்நாடு மின்வாரியத் தலைவரின் தலைமையின் கீழ் ஒரு குழுவினை அரசு அமைத்துள்ளது.

திருவாளர்கள் மணலி பெட்ரோகெமிக்கல்ஸ் நிறுவனம் தற்போது கடலூர் துறைமுகத்தில் ‘புரோபிலின்’ இறக்குமதி செய்து வருகிறது. இத்துறைமுகம் தற்போது எண்ணெய் பொருட்களை இறக்குமதி செய்ய முனைந்துள்ளது. திருவாளர்கள் இந்தியன் எண்ணெய் நிறுவனம் சமையல் எரிவாயுவை இறக்குமதி செய்ய உத்தேசித்துள்ளது.

13.4. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பல்வேறு துறைமுகங்களில் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யும் முக்கியப் பொருட்கள் பற்றிய விவரம் வருமாறு:-

ஏற்றுமதி

இறக்குமதி

வெங்காயம்

உரம்

இலமனைட் மணல்

ஃப்ளவர்ஸ்பார்

பெல்ட்ஸ்பார்

புரோபிலின் வாயு

பொது சரக்குகள்

சர்க்கான் தாது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

சிறு துறைமுகங்கள் 1992-93 ஆம் ஆண்டில் 2,57,803 டன் சரக்கையும், 1993-94 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி 1994 வரையில் 77,608 டன் சரக்கையும் கையாண்டுள்ளன.

13.5. மேற்சொன்னவற்றுடன் கடலூர் துறைமுகத்தின் மூலமாக எண்ணெய்ப் பொருட்களை இறக்குமதி செய்யும் துணிச்சலான நடவடிக்கையும் தொடங்கப்பட்டுள்ளது. முகத்துவார கால்வாய் நிலைமைகளைக் கடந்து நடுக் கடலில் சரக்கு இறக்குதல், அதனைப் படகுகளுக்கு மாற்றுதல் ஆகிய பணிகளைச் செய்து, துறைமுகத்திற்கு எண்ணெய்ப் பொருட்களைக் கொண்டுவருதல் ஒரு புதிய செயல் முறையாகும். முதல் முறையாக 1993 அக்டோபர் மாதத்தில் கடலூர் துறைமுகத்தில் புரோபிலீன் வாயு இறக்கப்பட்டுள்ளது. 1994 ஜனவரி முதற்கொண்டு தொடர்ந்து இப்பணி மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

13.6. துறைமுகங்கள் அதிக அளவில் சரக்குகளைக் கையாள இயலும் வகையில் தமிழ்நாட்டிலுள்ள நடுத்தர மற்றும் சிறு துறைமுகங்களை மேம்படுத்துவதில் அரசு தீவிர கவனம் செலுத்தியுள்ளது.

13.7. 1993-94 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறை பின்வரும் திட்டங்களை நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொண்டது. தற்போது அவற்றிற்கான பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன :

- (1) கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ.15.36 இலட்சம் செலவில் மாதிரி ஆய்வுகள் உட்பட விரிவான திட்ட அறிக்கையைத் தயாரிக்கும் பணி.
- (2) கடலூர் துறைமுகத்தில் பரவனாறு, உப்பனாறு ஆகியவற்றின் பக்கத்தில் பழுதடைந்த தாங்கு சுவரை ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் பழுது பார்க்கும் பணி.
- (3) நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் தற்போதுள்ள 'நீல்' பாரந்துக்கிக்கு ரூ.1.50 இலட்சம் செலவில் புதிய டீசல் எந்திரம் ஒன்று வாங்குதல்.
- (4) இராமேசுவரம் துறைமுகத்தில் ரூ. 1.00 இலட்சம் செலவில் துறைமுகப் பணியாளர்களுக்காக கழிவறை கட்டுதல் கட்டணக் கழிப்பிடத்திற்காக பொதுவான கழிவுநீர் நிலத்தடி தொட்டி கட்டும் பணி.
- (5) இராமேசுவரம் துறைமுகத்தில் ரூ. 2.50 இலட்சம் செலவில் கிணறு தோன்றும் பணி.

1994 ஏப்ரல் 7]

13.8 1994-95 ஆம் ஆண்டில் சிறு துறைமுகங்களை மேம்படுத்தும் திட்டப் பணிகளுக்காக ரூ. 24.00 இலட்சம் செலவிடக் கருதப்பட்டது. 1994-95 ஆம் ஆண்டில் பின்வரும் புதிய திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்படவுள்ளன.

- (1) நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் ரூ. 2.00 இலட்சம் செலவில் வழக்குப்பாதையை மேம்படுத்துதல்.
- (2) நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் நேர்மின் அழுத்த பற்றவைப்பால் மின்னாக்கி டீசல் எந்திரம் வாங்குதல்.
- (3) கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ. 4.00 இலட்சம் செலவில் விசைப்படகின் உடற்பகுதி கட்டுதல்.
- (4) கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ. 7.50 இலட்சம் செலவில் 30 டன் கொள்ளளவு கொண்ட தண்ணீர் மிதவை கட்டுதல்.
- (5) கடலூர் துறைமுகத்தில் தோணித்துறைக்கு ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் மின் விளக்கு வசதி அமைத்தல்.
- (6) கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ. 1.50 இலட்சம் செலவில் 75,000 லிட்டர் கொள்ளளவுள்ள நிலத்தடிநீர் தொட்டி அமைத்தல்.
- (7) குளச்சல் துறைமுகத்திலுள்ள வலுவூட்டப்பெற்ற சிமிட்டி கற்கலவையிலான தோணித் துறைக்கு ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் தடுப்புக்காப்பு அமைப்பு வசதி அமைத்தல்.

13.9 துறைமுக வாரியம் :

தமிழகத்தில் உள்ள சிறு துறைமுகங்கள் நடுத்தரத் துறைமுகங்கள் ஆகியவற்றின் வளர்ச்சிக்காகவும் விரிவாக்கத்திற்காகவும் தமிழ் நாடு மாநில துறைமுகத் துறைக்குப் பதிலாக, குஜராத் மாநிலத்தில் உள்ள “குஜராத் துறைமுக வாரியத்தைப்” போன்ற ஒரு துறைமுக வாரியத்தைத் தமிழகத்தில் அமைக்க அரசு தீவிரமாகப் பரிசீலித்து வருகிறது.

14.0 பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்:

14.1 1956 ஆம் ஆண்டு கம்பெனிகள் சட்டத்தின் கீழ் 11-4-1974 ஆம் நாள் நிறுவப்பட்ட பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக்கழகம், தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்குச் சொந்தமான எண்ணூர், மேட்டூர் தூத்துக்குடி ஆகிய இடங்களிலுள்ள மூன்று அனல் மின் நிலையங்களும் வெற்றிகரமாக மின் உற்பத்தி செய்வதற்குத் தேவையான நிலக்கரியை ஏற்றி வரும் பணியினை மேற்கொண்டுள்ளது. பூம்புகார் கப்பல்

[1994 ஏப்ரல் 7]

போக்குவரத்துக் கழகம் நிலக்கரியை ஏற்றிச் செல்லுவதுடன், கன்னியாகுமரிக்கும் விவேகானந்தர் நினைவுப் பாறைக்கும் இடையே சுற்றுலாப் பயணிகள் வசதிக்காக விசைப்படகு போக்குவரத்து பணியையும் மேற்கொள்கிறது. மேலும் இக்கழகம் கப்பல்களுக்கான பழுதுபார்ப்புப் பணிகளைக் கவனிக்க தூத்துக்குடி துறைமுகத்தின் அருகில் கப்பல் பழுது பார்க்கும் அடிப்படை பணிக்களரி ஒன்றையும் பராமரித்து வருகிறது.

14.2 பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக்கழகம் 16 கப்பல்களின் மூலமாக (3 சொந்த கப்பல்கள், 13 ஒப்பந்தக்கப்பல்கள்) கடல் மூலமாகத் தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்கு நிலக்கரி எடுத்து வருகின்றது. தமிழ்நாடு மின்வாரியம், தன்னுடைய பல்வேறு அனல் மின் நிலையங்களுக்கு கடல் மூலமாக எடுத்துவரும் நிலக்கரித் தேவை கி.பி. 2000 ஆண்டில் தற்போதுள்ள 90 இலட்சம் மெட்ரிக் டன்னிலிருந்து 207.46 இலட்சம் மெட்ரிக் டன்னாக அதிகரிக்கும் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், தனக்குச் சொந்தமாகவுள்ள 3 கப்பல்களைக் கொண்டு அனல் மின் நிலையங்களின் தேவையை நிறைவு செய்ய இயலாது. எனவே தற்போதைய தனது சொந்தக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்துவதற்காக பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் சில புதிய கப்பல்களை வாங்குவது அவசியமாகிறது. கப்பல்களின் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பதற்காக, பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் கீழ்க்கண்ட புதிய கப்பல்களை வாங்கத் திட்டமிட்டுள்ளது:-

- | | |
|--|---|
| 1) 40,000 டன் கொள்ளளவுள்ள சிறப்பாக வடிவமைக்கப்பட்ட பெருமளவு பொருட்கள் எடுத்துச் செல்லும் கப்பல்கள் | 2 |
| 2) 65,000 டன் கொள்ளளவுள்ள தானே பொருள் இறக்கும் எந்திர அமைப்புடைய கப்பல் .. | 1 |

கூட்டுத்துறை நிறுவனம் ஒன்றை ஏற்படுத்துவதன் மூலம் மேற்சொன்ன கப்பல்களை வாங்க பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் கருதியுள்ளது. அந்நிறுவனம் புதிய கப்பல்களை வாங்குவதற்குத் தேவையான நிதியைத் திரட்டும்.

14.3 படகுப் போக்குவரத்து :

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், அனல் மின் நிலையங்களுக்கு நிலக்கரி ஏற்றிச் செல்லும் ஒப்பற்ற பணியுடன், கன்னியாகுமரிக்கும் விவேகானந்தர் நினைவுப் பாறைக்கும் இடையே விசைப்படகுப் போக்குவரத்துப் பணியையும் மேற்கொள்கிறது. ஒவ்வொரு ஆண்டும் கிட்டத்தட்ட 14 இலட்சம் பயணிகள் விவேகானந்தர் நினைவுப்

1994 ஏப்ரல் 7]

பாறைக்குச் சென்றுவர இந்த விசைப் படகுகளை பயன்படுத்துகின்றனர். தற்போது பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் எம்.எல். தாமிரபரணி, எம்.எல். பாகீரதி, எம்.எல். விவேகானந்தா ஆகிய மூன்று பயணிகள் விசைப்படகுகளை இயக்குகிறது. 1994 ஜனவரி வரையிலும் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் சுமார் 11.97 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றி சென்றுள்ளது.

15.0 பக்கிங்காம் கால்வாய் :

சென்னையையும் காக்கிநாடாவையும் இணைக்கும் பக்கிங்காம் கால்வாய்த் திட்டத்தை மேம்படுத்துவது குறித்த மத்திய அரசு தொழில் நுட்ப பொருளாதார சாத்தியக் கூறு ஆய்வினை மேற்கொள்ள கருதியுள்ளது. இந்த ஆய்வுப் பணியை திருவாளர்கள் "ரைட்ஸ்" நிறுவனத்திடம் ஒப்படைக்க மத்திய அரசு தீர்மானித்துள்ளது.

16.0 சேலத்தில் புதிய விமான நிலையம் அமைத்தல் :

சேலத்தில் விமான நிலையம் அமைப்பதற்காக மாநில அரசு ரூ.70.15 இலட்சம் செலவில் 130 ஏக்கர் நிலத்தைக் கையகப்படுத்தி அதை, தேசிய விமான நிலைய அதிகார மன்றத்திடம் 27-9-1989 ஆம் நாளன்று இலவசமாக ஒப்படைத்துள்ளது. இந்த நிலம் முழுவதும் மேடு பள்ளங்கள் நிறைந்த பகுதியாக இருந்ததால், நிலத்தைச் சமன்படுத்துவதற்காக அரசு, தேசிய விமான நிலைய அதிகார மன்றத்திடம் ரூ. 60.00 இலட்சம் வழங்கியது. மேலும் விமான நிலைய அணுகு சாலை, குடிநீர் வசதி மற்றும் மின் இணைப்புகள் ஆகிய பணிகளுக்காக ரூ. 41.04 இலட்சம் அனுமதிக்கப்பட்டது. விமானம் தடையின்றி பறப்பதற்கு விமானதள ஓடு பாதையை விரிவுபடுத்த கூடுதலாக 1.57.5 எக்டேர் நிலத்தைக் கையகப்படுத்த இவ்வரசால் ரூ. 2.00 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. சேலம் விமான நிலையத்தில் கிடிநீர் வழங்கு பணிகளை முடிப்பதற்காக எஞ்சியுள்ள தொகையான ரூ. 1.28 இலட்சத்தை, தமிழ்நாடு குடிநீர் வழங்கல், வடிகால் வாரியச் செயற் பொறியாளரிடம் அரசு வழங்கியுள்ளது.

17.0 சேதுசமுத்திரத் திட்டம் :

17.1 கப்பல் போக்குவரத்திற்காக பால்க் ஜலசந்தியையும் வளைகுடாவையும் இணைக்கும் வகையில் இராமேஸ்வரத்திலில் ஒரு கால்வாய் வெட்டுவதற்கு சேது சமுத்திரத்திட்டம் வகை செய்கிறது. மத்திய அரசு மற்றும் மாநில அரசு ஆகியவற்றால் அமைக்கப்பட்ட சில குழுக்கள் இத்திட்டத்திற்குப் பரிந்துரைத்துள்ளன. 1968 ஆம் ஆண்டு இத்திட்டத்திற்காகும் செலவு ரூ. 37.3 கோடி என மதிப்பிடப்பட்டு, 1984 ஆம் ஆண்டில் ரூ.280.00 கோடியாக திருத்தப்பட்டுள்ளது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

17.2 இத்திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமேயானால், இந்தியாவின் மேற்கு கடற்கரையிலுள்ள துறைமுகங்களுக்கும் கிழக்குக் கடற்கரையிலுள்ள துறைமுகங்களுக்கும் இடையே உள்ள தூரம் கணிசமாகக் குறைவதுடன், கப்பல் பயணத்திற்கான எரிபொருள் மிச்சமாகும் நேரமும் குறையும். இத்திட்டம் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளை மேம்படுத்தவும் கப்பற்படையின் கப்பல்கள் நமது எல்லைக்குட்பட்ட கடலோரப் பகுதிகளைத் திறமையாகக் கண்காணிக்கவும், பாதுகாப்பான முறையில் தொடர்ந்து சென்று வரவும் மிகவும் உதவியாக இருக்கும்.

17.3 தமிழ்நாட்டின் முன்னேற்றத்திற்காக, முக்கியமாக பின்தங்கிய மாவட்டங்களான சிதம்பரனார் இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களின் வளர்ச்சிக்காக சேதுசமுத்திர திட்டத்தை 8 ஆம் ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளும்படி இவ்வரசு மத்திய அரசைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. இத்திட்டம் பொருளாதார ரீதியில் பயனளிக்கக் கூடியதாக இல்லை என்ற காரணத்தினால் 8 ஆம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்க்கப்படவில்லை என்ற மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் தெரிவித்துள்ளது. எனவே, தற்போதைய நிலவரப்படி நாளது வரையிலாக்கப்பட்ட சேதுசமுத்திர திட்டச் செலவு பற்றிய அறிக்கையைப் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஆலோசனைக் குழுமத்திடமிருந்து பெற்ற பிறகு, இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவது குறித்த செயற்குறிப்பு திருத்தியமைக்கப்படும்.

18.0 எண்ணூரில் துணைத் துறைமுகம் அமைத்தல் :

18.1 மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம், சென்னைக்கு அருகேயுள்ள எண்ணூரில் ஒரு துணைத் துறைமுகம் ஒன்றைப் புதிதாக அமைக்க 1993-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்களில் ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இத்திட்டத்தின் மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ.593.00 கோடி ஆகும். இத்திட்ட மதிப்பீட்டு செலவில் அந்நியச் செலாவணியான ரூ.307.68 கோடியும் அடங்கும். மத்திய அரசு அனுமதி அளித்த நாளிலிருந்து 60 மாதகால அளவுக்குள் இத்திட்டம் முடிக்கப்படவேண்டும்.

18.2 எண்ணூரில் அமைக்கப்படும் இப்புதிய துணைத் துறைமுகம் தமிழ்நாடு உத்தேச அனல் மின் நிலையத்திற்கும் அதாவது, வடசென்னை அனல் மின் நிலையத்திற்கும் தற்போது எண்ணூர், மேட்டூர் ஆகிய இடங்களில் தற்போதுள்ள அனல் மின்நிலையங்களுக்குத் தேவையான 16.12 மில்லியன் டன் நிலக்கரியை கையாளும். மேலும், இத்துறைமுகத்தில் 65,000 டன் எடையுள்ள நிலக்கரியை எடுத்துவரும் கப்பல்கள் நிற்க ஏற்றவாறு இரண்டு கப்பல் தளம் அமைக்கவும், 3.5 கி.மீட்டர் நீளத்திற்கு நீர்த்தடுப்புச் சுவர்கள் கட்டவும் இத்திட்டம் வகை செய்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

துணைத் துறைமுகம் கட்டுவதற்காகத் தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்குச் சொந்தமான 8.56.05 ஏக்கர் நிலத்தைச் சென்னைத் துறைமுகப் பொறுப்புக்கழகத்திற்கு உடமை உரிமை மாற்றம் செய்யும்படி செங்கல்பட்டு-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு அரசு (பொதுப்பணித்துறை) உத்தரவிட்டுள்ளது. துணைத் துறைமுகப் பணியாளர்கள் குடியிருப்பு ஆகியவற்றைக் கட்டுவதற்குத் தேவையான நிலங்களை கையகப்படுத்த மாநில அரசு நடவடிக்கை எடுத்துவருகிறது. கட்டுமானப் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

19.0. மக்கள் பாராட்டும், புகழும் ஆற்றலும் வாய்ந்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித்தலைவி அவர்களின் தலைமையின் கீழ், பயனிகளுக்கான வசதி வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்தி கொடுக்கும் நோக்கத்தோடு, பல்வேறு நடவடிக்கைகளைப் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுத்திவருகிறது. இப்பணி தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படும். மாண்புமிகு முதலமைச்சரின் கருத்துக்களைப் பின்பற்றி, போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் நலனை உறுதி செய்கின்ற வகையில் தேவையான இயலக்கூடிய எத்தகைய திட்டங்களையும் உருவாக்குவதற்கும், முறைப்படுத்துவதற்கும் செயல்படுத்துவதற்கும் உரிய ஆற்றலும், ஆர்வமும் உடையதான போக்குவரத்துத் துறை விளங்குகிறது.

20.0 மொத்தத்தில் இந்தியாவிலுள்ள பிற மாநிலங்களுடன் ஒப்பிடும்போது, நமது அரசின் கொள்கையானது கடந்தகால அனுபவங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டும், புதிய வளர்ச்சிகளை எதிர்நோக்கியும், தமிழகத்தில் அரசுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்தின் செயல்திறன் மற்றும் பொருளாதாரத்தின் உச்ச நிலையில் நிலைநிறுத்துவதோடு அல்லாமல் பொதுவாக இத்துறையின்கீழ் இயங்கும் ஏனையப் போக்குவரத்தின் நல்ல செயல்பாட்டுக்கும் ஏதுவாக அமைந்துள்ளது.





